

第1回

安全・快適な自転車環境の充実 検討部会

1. 次期計画の方向性
2. 自転車走行環境の整備
 - (1) 自転車を取り巻く社会環境の変化と課題
 - (2) 推進施策と推進事業
 - (3) 次期整備計画路線及びガイドライン改定の方向性
 - (4) 他都市事例紹介
3. 駐輪環境の充実
 - (1) 自転車を取り巻く社会環境の変化と課題
 - (2) 推進施策と推進事業
 - (3) 他都市事例紹介



1. 次期計画の方向性

第1回審議会の御意見

【コンセプトに関する御意見】

- これまでの計画と比べ、内容が後退しているように感じる。「自転車で彩る豊かな暮らし」は抽象的すぎる。
- 自動車、自転車、歩行者の3者を総合的に考えなければ自転車で走りやすいまちにならない。
- 自転車で走りたくなる道、まちという前向きなビジョンや夢を、若者から高齢者までが共有できるもの。
- 長期目標と5年間の目標を分けるのがよいのではないか。
- 「自家用車から自転車や公共交通への転換」をはっきり見えるように

【施策の方向性に関する御意見】

- CO2排出量削減のためには、自動車の領域を自転車の領域に変えていくことが必要
- 「安心・安全の利用促進」、「多様な場面での活用」は走行環境が整ってこそできるもの。各テーマの相互の関係性が分かるようにするとよいのではないか。

【評価指標に関する御意見】

- 自動車から自転車や公共交通への転換を目指すためには、自転車分担率の上昇を目指すべき。
- 走行環境整備の指標には、自転車レーン、自転車道などの整備形態の内訳を加えるべき。
- 自転車利用者が変化していない一方で、歩行者が増加し歩道から逆走でも車道に出る状況があるのであれば。
- 市民意識調査の実施は問題ないが、客観的な評価ができる指標がよい。

【推進施策に関する御意見】

- 交通量の多い道路は矢羽根整備ではなく、自転車レーンや物理的に分離された自転車道がよい。
- 道路整備について、メンテナンスも含めた計画はこの先必要
- 「放置自転車対策」ではなく、むしろ駐輪場の質向上を目指すべき。
- 公共交通も使うために、便利な駐輪場を作るなどの視点も必要
- どの自転車販売店でも購入者に同じように安全利用の説明がされるようにしたい。
- 出会い頭事故を減らすことが必要であり、強制的に減速・一時停止させる仕掛けを作ることも必要
- 運転免許を持つ前の若い時から自転車ルールや交通ルールを意識付けていく必要がある。
- 事故対策研究会を作つて個別具体的に事故を分析し、対策することが効果的（例えば、細街路の交差点に自転車マークをあえて車から見えるように設置するなど）
- 自転車の安全を考えるうえでは、まずは自転車道を考えて、その次に普通自転車専用通行帯、その後に矢羽根を考えてはどうか。
- まずは暫定形態で整備し、その中から幅員確保できるところは最終形態に移行してほしい。
- 自転車を規制するだけではなく、それぞれの立場の人がルールを理解できるよう周知方法を考えてもらいたい。
- 学校教育や企業講習の内容を家庭に持ち帰ってもらい、家庭内で広げていけるような取組をもっと充実できればよい。
- ツーリズムを促進する上では単に自転車道が整備されるだけではなく、どうやって楽しんでもらうかの観点が必要
- 公共交通との連携を強めに押し出す。通勤での利用など

自転車を取り巻く社会環境の変化

を踏まえる

長期的な目標：上位計画である京都基本構想（案）に合わせて2050年頃をイメージ

くらしと調和した京都らしい自転車文化が息づくまち

安心・安全な自転車利用環境のもと、徒歩や公共交通と組み合わせた自転車のかしこい利活用を進め、人々の豊かなくらしを実現することをまちの将来像と位置付ける。

（脱炭素社会やSDGsなど）

安心・安全・快適で出かけたくなるまち

自転車のルール・マナーを学び、守り合い、道路を正しく使い合うことにより、安心して心地よく行き交えるまち

自転車を活用した居心地のよいまち

自家用車からの転換や徒歩や公共交通と組み合わせた利用により、観光振興や混雑緩和、環境負担の低減、健康増進、地域活性化などが実現された居心地のよいまち

自転車事故の減少

自転車利用率の上昇

施策の方向性: つたえる たかめる ひろげる の3つの視点で

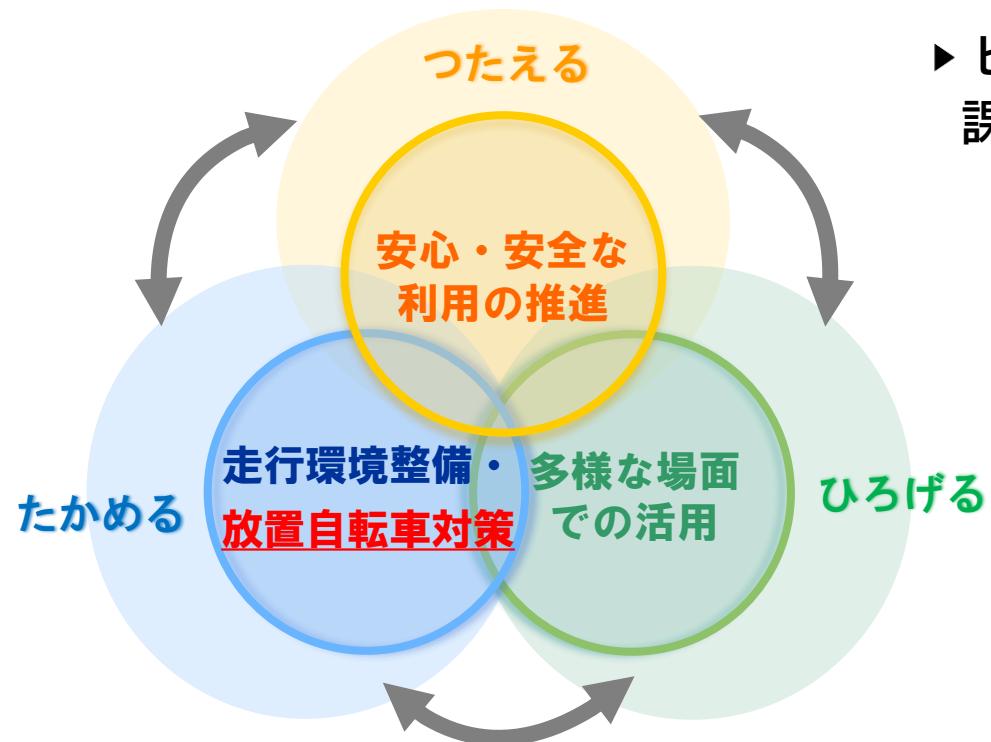
京都の自転車文化[※]を育む

(これまで効果を上げてきた施策は深化を図り、事業者や警察等の様々な主体と更なる連携を深める。)

※京都は平坦な盆地の中に、歴史的建造物や文化芸術施設、日常生活に必要な施設等がコンパクトにまとまつた、

「自転車のよく似合うまち」であり、自転車はくらしにかかせない生活文化となっている。

また、京都には自転車を生業とする方や日常生活で利用する方が多く、自転車文化を育む人材が多いという土壌がある。



▶ ビジョンの実現及び自転車を取り巻く環境の変化や課題に対応するために、施策を3つのテーマに分類

➤ 検討部会をテーマにあわせ、3つに分けて検討

つたえる

安心・安全な利用の推進

たかめる

走行環境整備・**放置自転車対策**

- 放置自転車対策という表現が良いか検討部会で検討 ⇒ (案) 駐輪環境整備、安全・快適な自転車環境の充実 など

ひろげる

多様な場面での活用

➤ 3つの視点は、それぞれメインのテーマだけでなく、他の2つのテーマとも関連する。



評価指標

- ・ ビジョンの実現に向けて、2つの指標（長期的な目標）を設定
- ・ 次期計画では、これらの進捗状況とモニタリング指標により、施策の効果を評価

評価指標①

自転車事故件数

⇒近年では微増傾向が続いている。

○全交通事故件数に占める自転車事故件数の割合
や死亡・重傷者数、第1当事者数※なども候補

理由：自転車利用環境整備（ハード＋ソフト対策）の取組の効果を把握

	R4年 (2022年)	R5年 (2023年)	R6年 (2024年)
自転車関連事故件数	596件	617件	636件
全交通事故件数に占める 自転車事故件数の割合	24.8%	25.5%	27.7%
死亡・重傷者数	128人	157人	144人
第1当事者数	18.5%	21.3%	24.0%

※第1当事者数とは、交通事故に関与した当事者のうち、過失が最も重い方

評価指標②

交通手段分担率



理由：自家用車からの転換、公共交通と組み合わせた利用、自転車
活用の取組の効果を把握

	R1年 (2019年)	R3年 (2021年)	R5年 (2023年)
交通手段分担率	21.5%	19.9%	20.7%

※R3：近畿圏P.T調査、R1・R5：京都市独自調査

各テーマに目標値は設定しないが、モニタリング指標を設定し、フォローアップする。



2. 自転車走行環境の整備



(1)自転車を取り巻く社会環境の変化と課題

○自転車に関する法の改正が行われ、来年4月からは交通反則通告制度（青切符）が導入されるが、18歳～40歳代未満は「知らない」が半数以上と認知度が低い。

ヘルメット着用の努力義務化 (R5.4.1～、全ての自転車利用者が対象)

交通反則通告制度（青切符）の導入 (R8.4導入予定)

※青切符とは

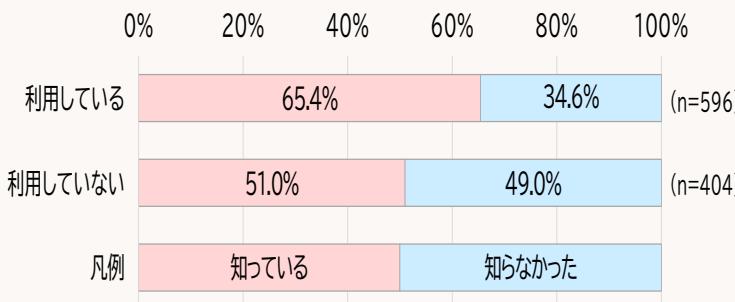
- 比較的軽微な違反を対象に現場で警察官が青切符を交付し、違反者が反則金を納めれば刑事罰を科されない制度。

＜反則金＞

- 「ながら運転」⇒1万2千円
- 逆走や歩道走行などの通行区分違反⇒6千円 など

Q. 自転車等に対する交通反則通告制度（青切符）の適用が導入されることを知っていますか。 (R6市民アンケート)

自転車の利用別

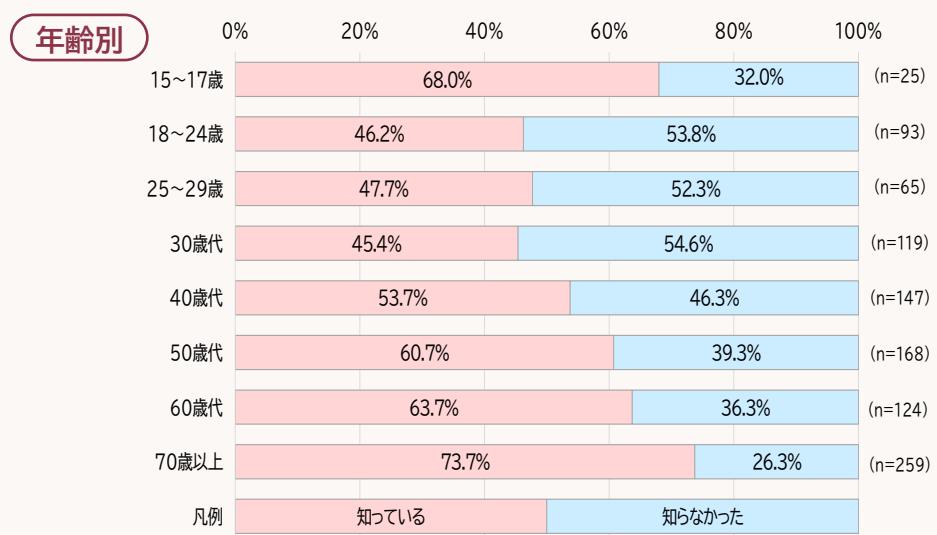


ながらスマホ・酒気帯び運転の罰則強化 (R6.11.1～)

側方通過義務 (R8.4導入予定)

※側方通過義務とは

- 自動車等が自転車等の右側を通過する場合において両者の間に十分な間隔がないとき、
 - 自動車等…自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行
 - 自転車等…できる限り道路の左側端に寄って通行





①安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国交省ガイドライン（R6.6改定））

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定のポイント

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局、警察庁交通局）」は、**全国の道路管理者や都道府県警察に技術的な考え方を提示し、面的な自転車通行空間の整備を促進。**
- 質の高い自転車通行空間の整備が進むよう、**空間再配分による自転車道や自転車専用通行帯の整備手法の追加**や、**自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化**等について改定。

改定ポイント① 空間再配分

課題

本ガイドラインを踏まえて、車道混在を中心に自転車通行空間の整備が進んできたが、限られた道路空間の中で、**自転車道や自転車専用通行帯の整備は不十分。**



自転車道



自転車専用通行帯

車道混在
(矢羽根型路面表示)

対応

限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分等を行うことによる**自転車道や自転車専用通行帯**の整備手法を例示。

現況



再配分後



改定ポイント② 路上駐停車対策

課題

都内などでは、整備した**自転車専用通行帯**の機能が、**路上駐停車**によって損なわれている状況。



対応

都道府県警察と道路管理者が連携して取組む対策内容を充実。

＜取締＞ **自転車専用通行帯**をふさぐ**違法駐車**についての取締りを積極的に推進。

＜停車帯等＞ **自転車**の安全かつ円滑な通行の確保に支障がないよう、必要に応じて**停車帯等**を設置。



②安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会（R7.10/2開催）資料

自転車ネットワークに係る取組の論点と検討方法等まとめ



	取組	論点(案)	検討方法(案)	アウトプット (イメージ)
計画	①自転車ネットワーク 計画の考え方を整理	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車ネットワークの構造 ● まちづくり等の施策との連携 ● 自転車通行空間の形態 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 海外のガイドラインの調査 ✓ 国内外の先行事例の調査 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車ネットワークの計画方 法 ⇒ ガイドラインに反映
	②データ活用による自 転車ネットワーク計 画の検討方法を整理	<ul style="list-style-type: none"> ● データ活用した自転車ネット ワークの検討 ● 自転車プローブデータ ● 自転車ネットワークデータ 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ データの事業者ヒアリング ✓ 先行事例の調査 ✓ 自治体にヒアリング 	<ul style="list-style-type: none"> ・データ活用の手引き（自転 車ネットワークデータの仕様含 む） ⇒ ガイドラインにも反映
整備	③道路空間再配分の手 法の充実	【車道部:路肩等の活用】 <ul style="list-style-type: none"> ● 路肩等の活用方法 ● 各手法の導入方法 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 先行事例の調査 ✓ 側溝等の事業者ヒアリング 	<ul style="list-style-type: none"> ・路肩等を活用した手法の導 入方法 ⇒ ガイドラインに反映
		【歩道部:幅広歩道の活用】 <ul style="list-style-type: none"> ● 適用方法 ● 導入方法 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 先行事例の調査 	<ul style="list-style-type: none"> ・幅広歩道の分離による整備 手法の導入方法 ⇒ ガイドラインに反映
	④道路空間再配分の検 討方法の整理	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路空間再配分方法の検討 手順 ● 各手法の導入方法 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 空間再配分に係る既往知見 の調査 ✓ 先行事例の調査 	<ul style="list-style-type: none"> ・空間再配分による整備事例 集 ・空間再配分の検討方法 ⇒ ガイドラインに反映
	⑤自転車専用通行帯の 停車抑制対策	<ul style="list-style-type: none"> ● 適用条件 ● 安全性 ● 導入方法 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 先行事例の調査 ✓ 安全性等のモニター実験 	<ul style="list-style-type: none"> ・ポールの設置方法 ⇒ ガイドラインに反映

③自転車活用推進計画の改定（国計画）

II-1. 次期計画の目標の整理について

＜次期計画のビジョン（案）＞
誰もが安全・快適に自転車を活用できる社会を実現し、自転車活用を通じて持続可能で活力ある地域と暮らしをつくる

- 次期計画のビジョン（案）で示す将来像を実現するための具体的な目標について、自転車を取り巻く社会情勢の変化、ヒアリング・アンケート調査結果等を踏まえて整理

社会情勢等の変化やヒアリング結果等を踏まえ、第2次計画の目標1（都市環境）について、**走行環境**等の自転車利用環境の実現、自転車交通による地域の移動環境の形成、自転車利用による**脱炭素社会**の実現に細分化

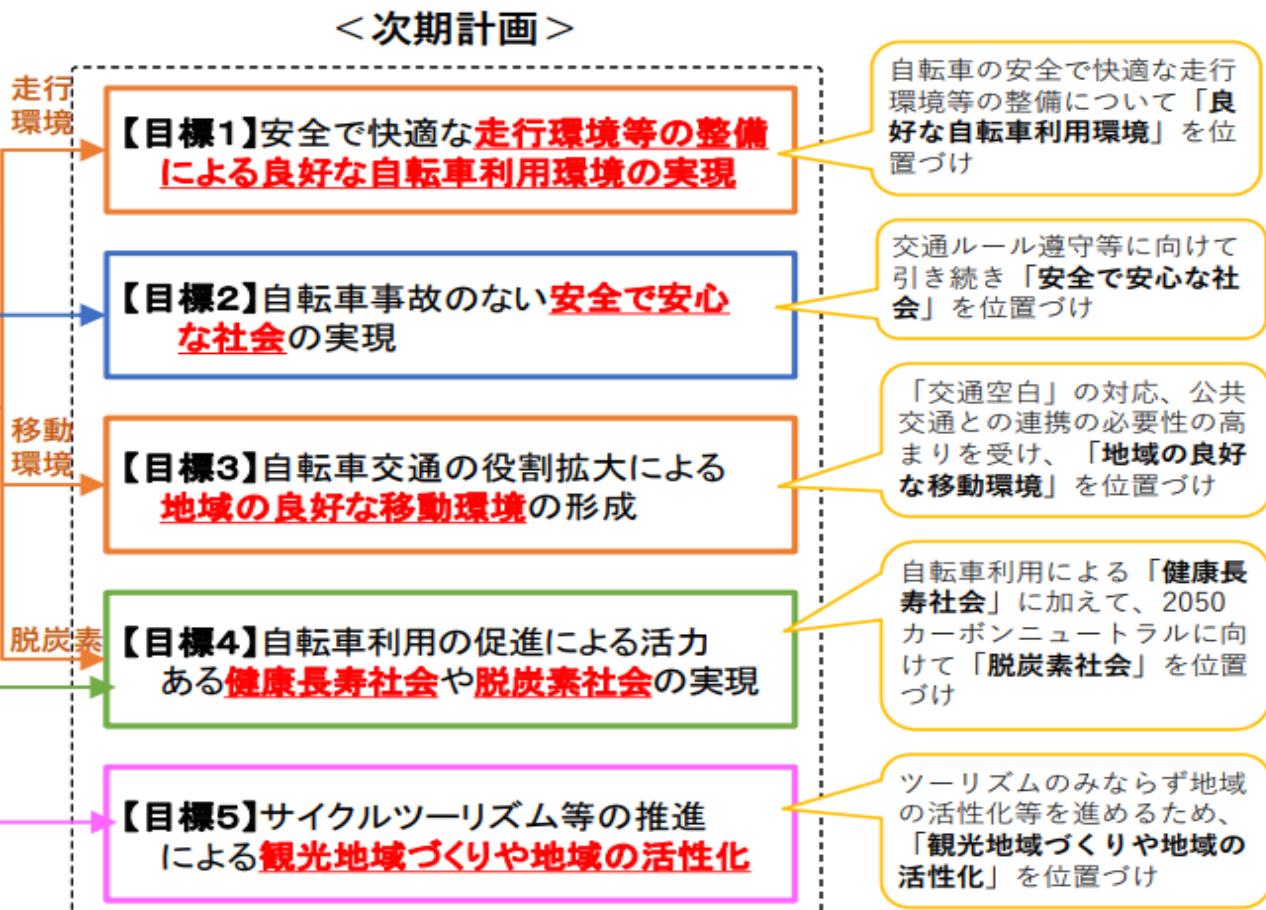
<第2次計画>

【目標1】自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

【目標2】サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

【目標3】サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

【目標4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現



本市自転車走行環境に対する課題

(1)自転車を取り巻く社会環境の変化と課題



12

●課題

- ▶都心部等の重点地区以外への走行環境整備
- ▶路面表示等の維持管理
- ▶自転車専用通行帯や路上駐停車対策の検討

○各行政区の自転車関連事故件数の推移

・都心部を中心に走行環境整備を進めてきたこともあり、都心部に比べ、周辺部の事故の減少率や矢羽根の認知度が低い。
⇒周辺部への拡大が必要

行政区	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	合計	減少率 (H28⇒R6)	矢羽根 認知度 (R6)
北区	78	60	55	55	39	37	33	50	48	455	38.5%	92.4%
上京区	63	63	46	51	47	31	34	35	32	402	49.2%	94.6%
左京区	109	113	119	74	65	40	46	63	63	692	42.2%	88.0%
中京区	148	133	126	101	93	71	94	63	79	908	46.6%	93.6%
東山区	51	34	41	19	14	13	9	18	26	225	49.0%	73.1%
山科区	56	52	41	37	31	33	38	39	51	378	8.9%	75.3%
下京区	139	85	84	56	43	28	40	41	42	558	69.8%	93.0%
南区	130	81	88	109	47	73	50	75	70	723	46.2%	67.1%
右京区	131	137	112	86	102	94	83	72	75	892	42.7%	82.7%
西京区	101	89	97	67	92	71	66	40	34	657	66.3%	73.0%
伏見区	177	150	145	126	95	121	103	121	116	1,154	34.5%	63.9%
計	1,183	997	954	781	668	612	596	617	636	7,044	46.2%	79.5%

○自転車走行環境整備延長

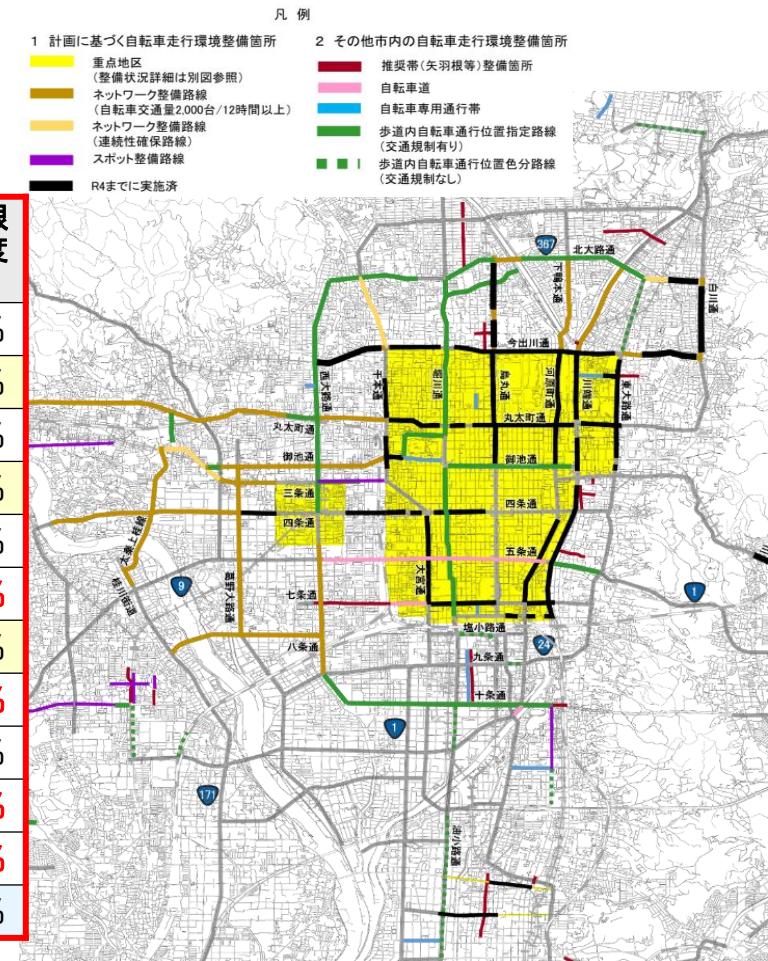
234.2km(R7.3末時点)

⇒内訳) 車道混在:222.6km

自転車道:5.9km

自転車専用通行帯:5.7km

○自転車走行環境整備状況



①事故件数	<ul style="list-style-type: none"> 自転車関連事故の件数は近年、下げ止まりの状態 自転車関連事故が全交通事故に占める割合は増加傾向にあり、令和6年は、約28%
②事故相手	<ul style="list-style-type: none"> 約8割が対車との事故 対歩行者との事故は、年間30～40件程度で、減少割合が低く、ほぼ横ばい。

事故相手

	特徴	法令違反の状況
対車 との事故	<ul style="list-style-type: none"> 約7割が交差点で発生 ⇒その中でも信号のない交差点が42% 約5割は出会い頭での事故 ⇒信号のない交差点…約8割が出会い頭での事故 信号ありの交差点…約5割が左折時での事故 (出会い頭は約2割) 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車が第1当事者の場合 ⇒指定場所一時不停止の違反割合が増加 自転車が第2当事者の場合 ⇒違反なしの割合が減少し、交差点安全進行義務違反 – 交差道路通行車両（※）の違反が増加 ※交差点において他の車や歩行者に注意し、安全な速度と方法で進行しなかった場合のうち、交差道路通行車両に特に注意しなかった場合
対歩行者 との事故	<ul style="list-style-type: none"> 約8割は単路又は交差点付近で発生 ⇒その中でも歩道が約5割 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者部外 – 通行妨害（歩行者）の違反割合が増加



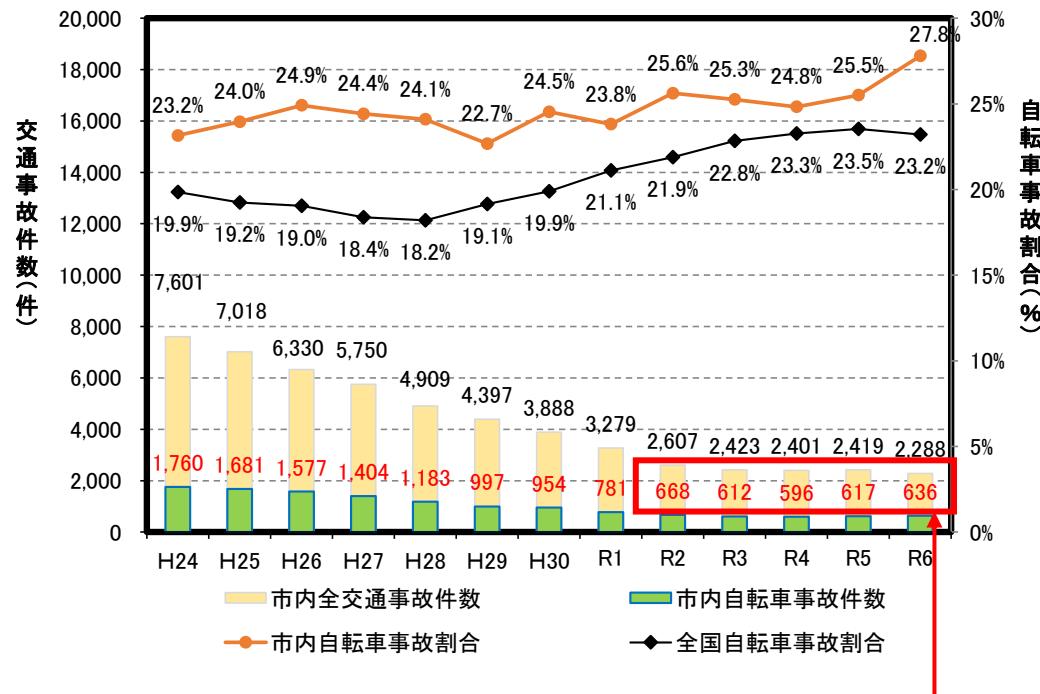
課題

- 自転車関連事故を減らすためには、約8割を占める対車との事故を減らす**
必要がある。

①事故件数

自転車関連事故が全交通事故に占める割合

- 自転車関連事故が全交通事故に占める割合は増加傾向にあり、令和6年は、約28%となっており、全国の約23%に比べて高い。
- 一方で、自転車分担率の高さを考慮すると低く抑えられている。→R2国勢調査：25.8%（京都市）、17.6%（政令市平均）



自転車関連事故の件数は近年、下げ止まりの状態

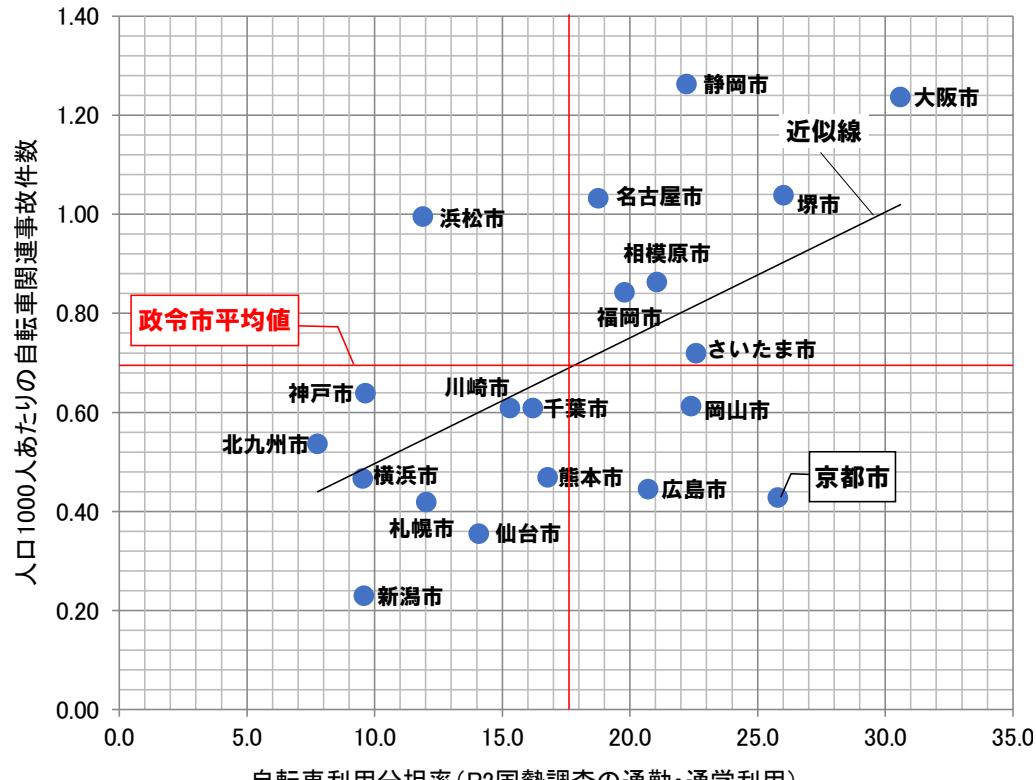


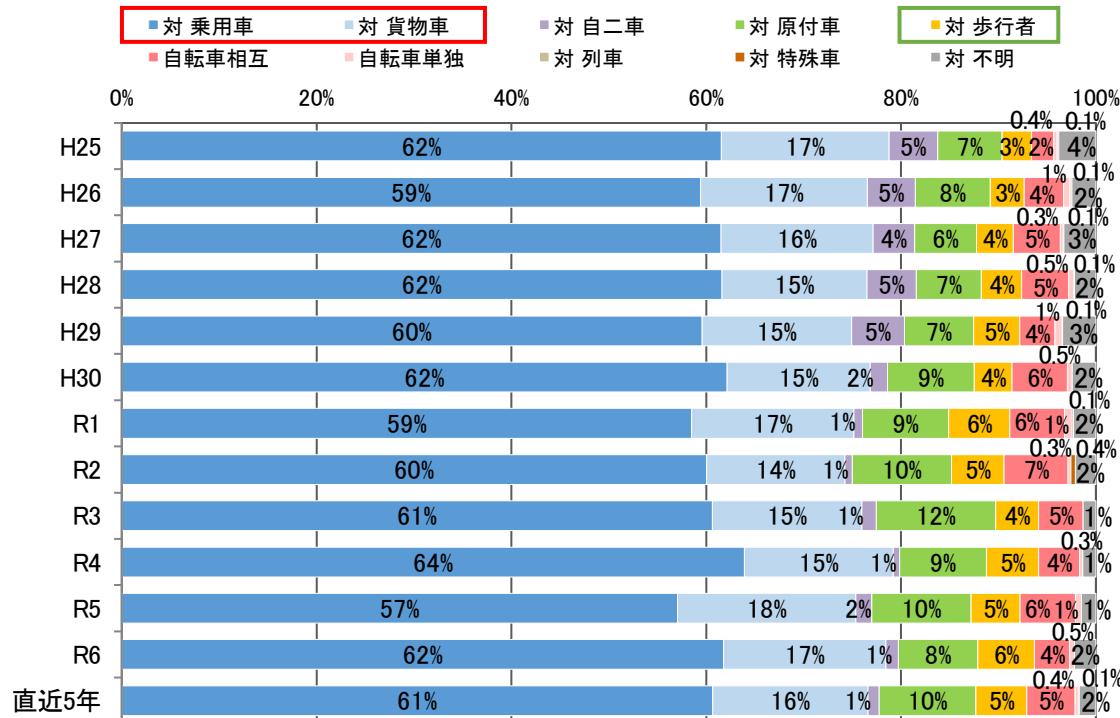
図. 政令市の人団1000人あたりの自転車関連事故件数と自転車利用分担率の比較

出典:自転車分担率<総務省統計局 令和2年国勢調査 従業地・通学地による人口・就業状態等集計結果>
全交通事故・自転車関連事故<警察庁及び各府県交通事故統計データなど>

京都市の自転車関連事故②



②事故相手

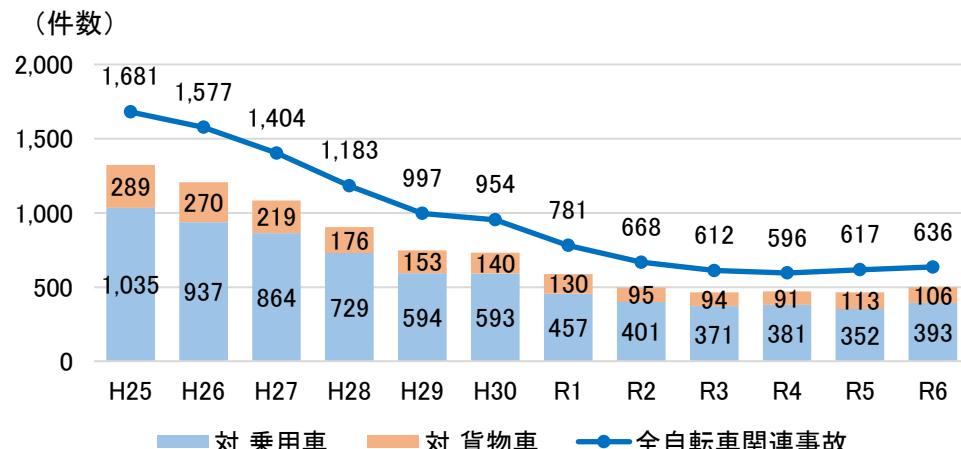


(件数)

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
対乗用車	1,035	937	864	729	594	593	457	401	371	381	352	393
対貨物車	289	270	219	176	153	140	130	95	94	91	113	106
対自二車	84	78	60	60	54	17	7	5	9	4	10	8
対原付車	111	121	89	79	71	85	69	68	75	53	63	52
対歩行者	51	55	53	49	47	37	49	36	27	62	31	37
自転車相互	38	64	68	57	36	54	44	44	28	25	35	23
自転車単独	6	10	4	6	7	5	6	2	2	4	3	3
対列車	1	1										
対特殊車	2	2	1	1	1		1	3				
対不明	64	39	46	26	34	23	18	14	8	8	9	14
全自転車関連事故	1,681	1,577	1,404	1,183	997	954	781	668	612	596	617	636

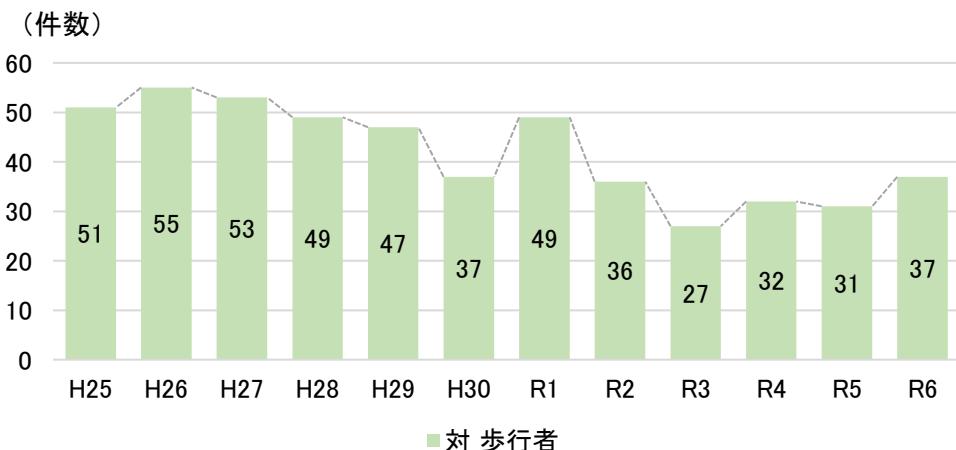
対車

○約8割が対車との事故



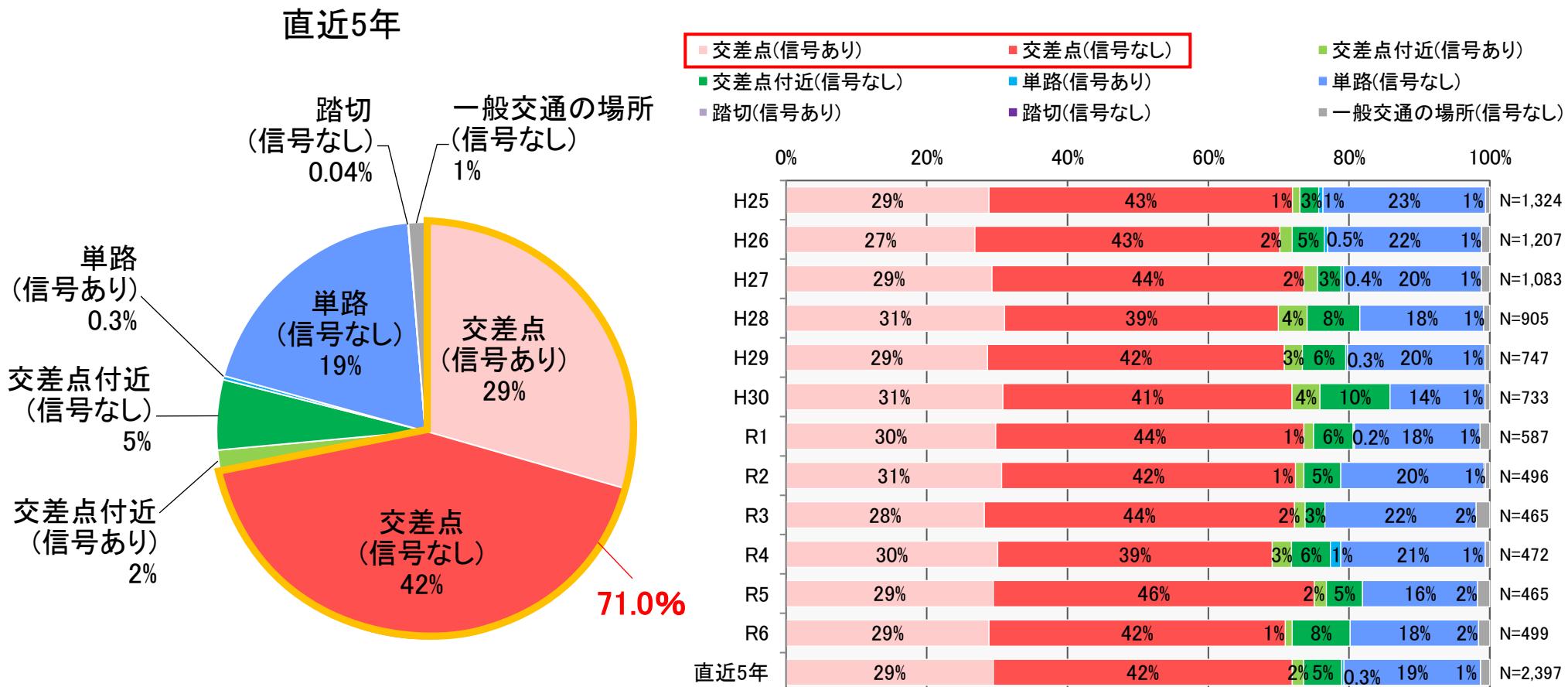
対歩行者

○対歩行者は、減少割合が低く、ほぼ横ばい



●道路形状

- 対車との事故の約7割は交差点で発生しており、その中でも信号がない交差点での事故が最も大きい割合となっている。

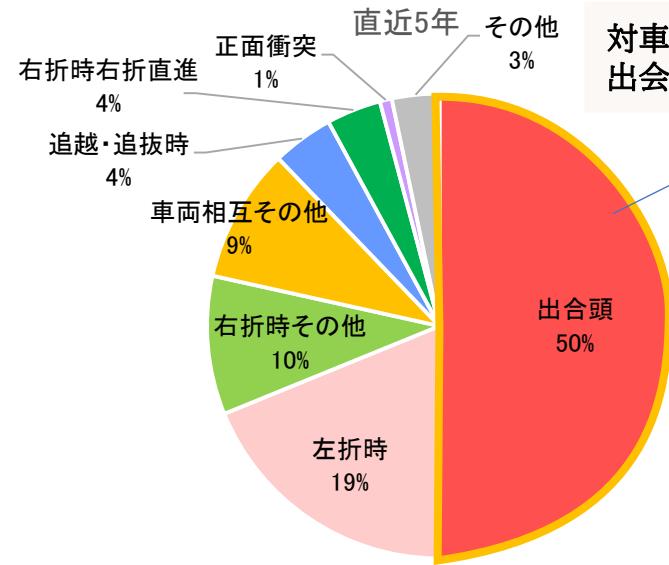


京都市の自転車関連事故(対車との事故)

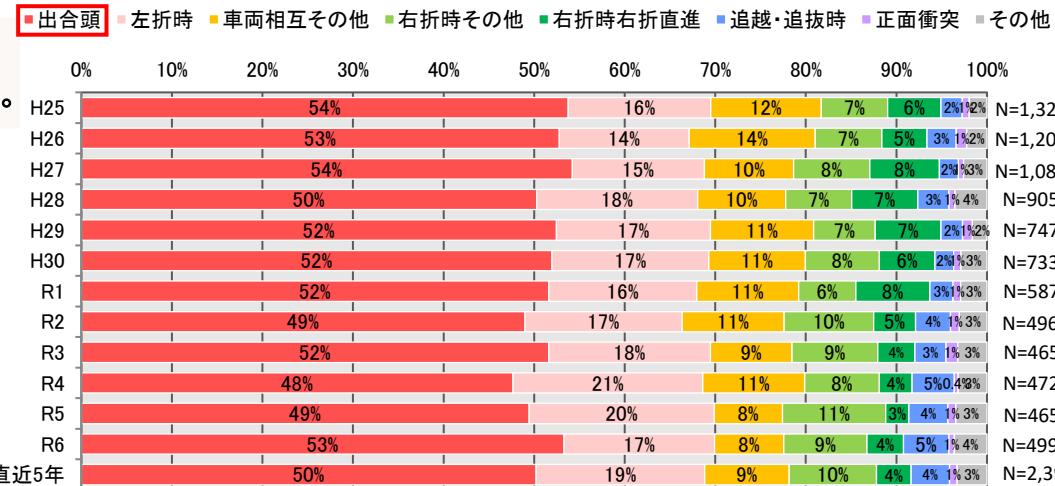
(1)自転車を取り巻く社会環境の変化と課題

17

●事故類型



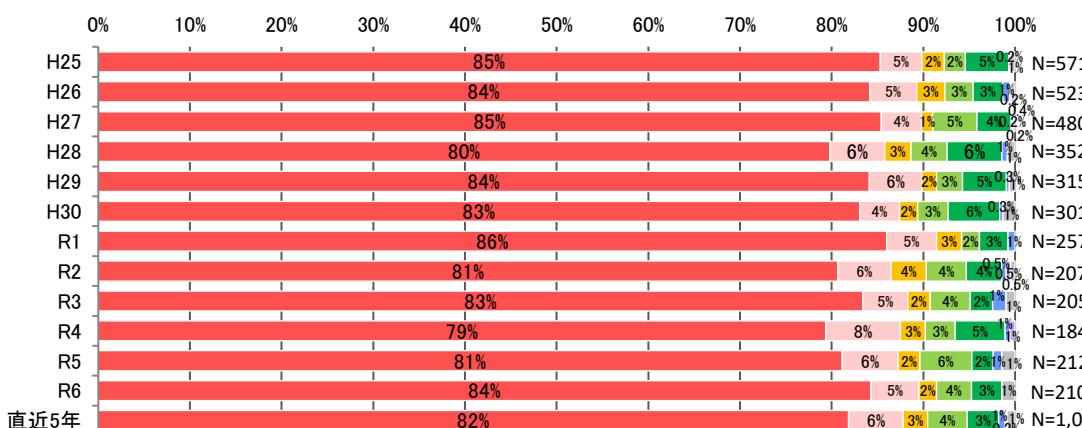
対車との事故の約5割は、
出会い頭での事故となっている。



○信号なし交差点における事故類型の割合

- 特に信号なしの交差点においては、出会い頭での事故割合が約8割となっている。

■出合頭 ■左折時 ■車両相互その他 ■右折時その他 ■右折時右折直進 ■追越・追抜時 ■正面衝突 ■その他

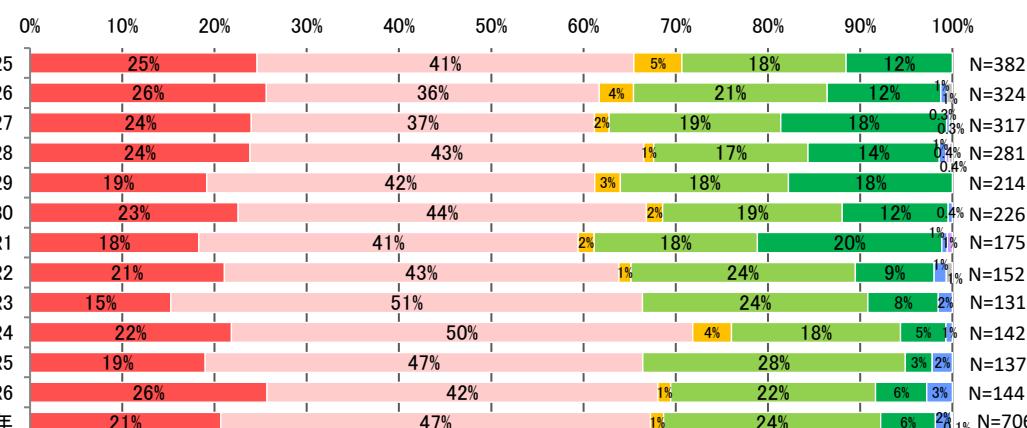


○信号あり交差点における事故類型の割合

- 信号ありの交差点においては、左折時の事故割合が約5割となっている。

※左折時においては、ほとんどが車側が左折、自転車側は横断のパターン

■出合頭 ■左折時 ■車両相互その他 ■右折時その他 ■右折時右折直進 ■追越・追抜時 ■正面衝突 ■その他

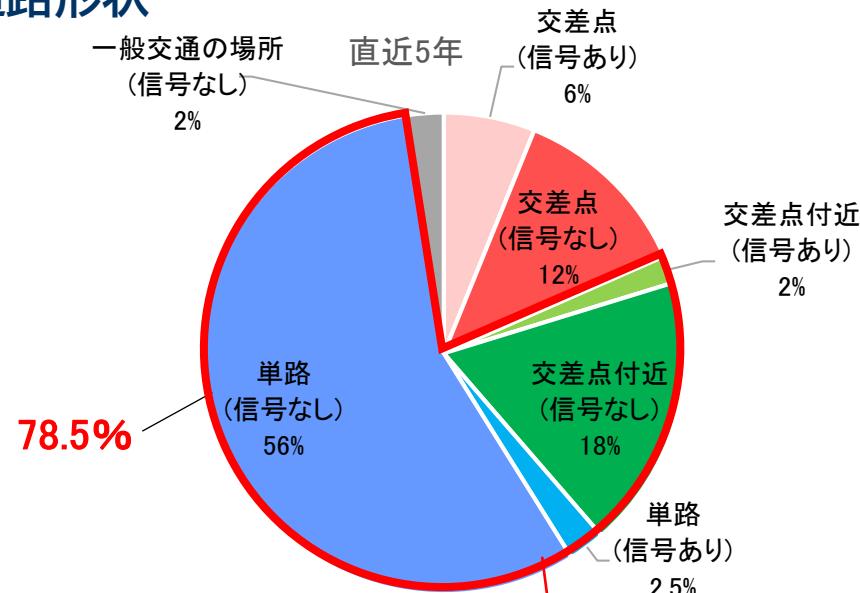


京都市の自転車関連事故(対歩行者との事故)

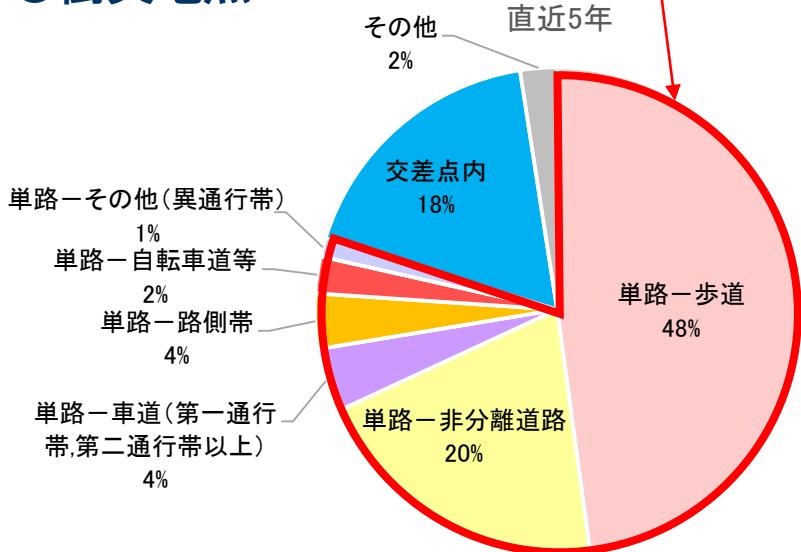
(1)自転車を取り巻く社会環境の変化と課題

18

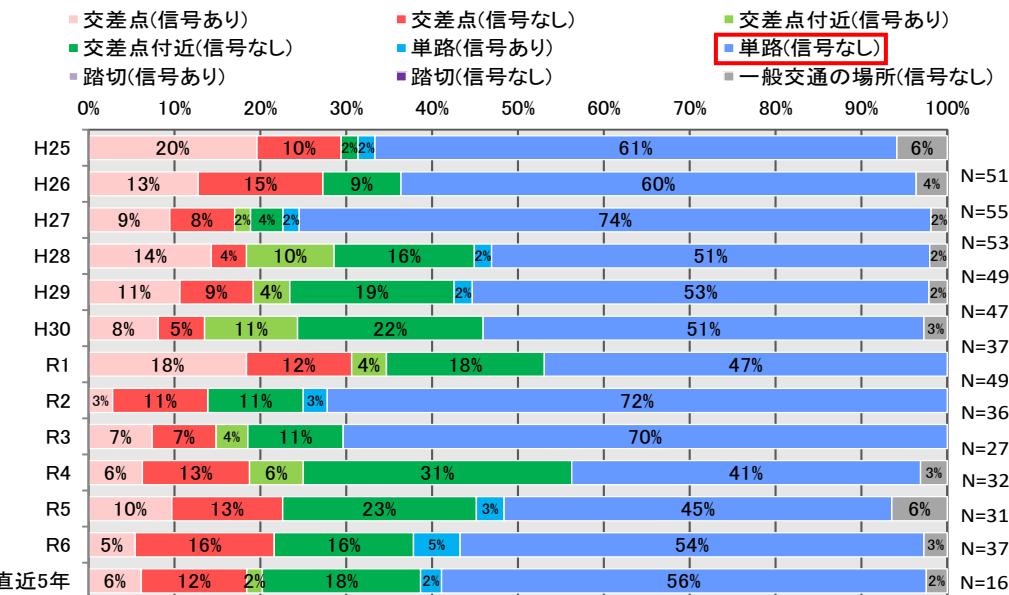
●道路形状



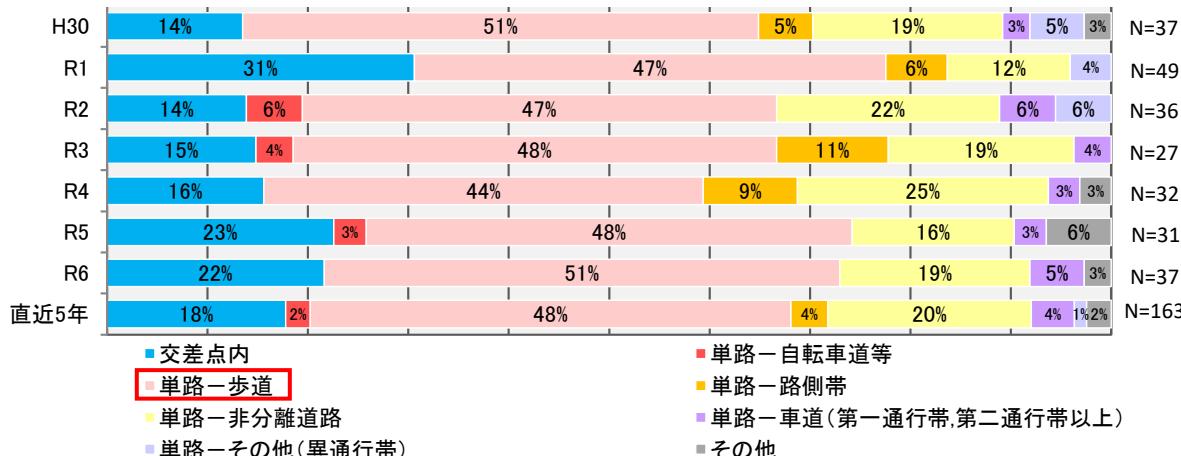
●衝突地点



・対歩行者との約8割が単路、交差点付近で発生しており、その中でも信号がない単路での事故が最も大きい割合となっている。



・衝突地点別では、歩道の割合が約5割と高くなっている。



京都市の自転車関連事故(法令違反の状況(対車))

(1)自転車を取り巻く社会環境の変化と課題



19

○自転車が第1当事者の場合の法令違反の推移(令和2年～令和6年)年別の割合

法令違反(第1当事者自転車)	人数						割合					
	R2	R3	R4	R5	R6	直近5年	R2	R3	R4	R5	R6	直近5年
車両等一指定場所一時不停止等	11	16	19	26	36	108	24%	32%	44%	49%	51%	41%
車両等一交差点安全進行義務違反一交差道路通行車両	9	10	2	4	3	28	20%	20%	5%	8%	4%	11%
車両等一信号無視	9	4	7	5	3	28	20%	8%	16%	9%	4%	11%
車両等一交差点安全進行義務違反一優先通行妨害等	6	3	4	5	5	23	13%	6%	9%	9%	7%	9%
車両等一横断等禁止違反一横断・転回違反			3	1	9	13			7%	2%	13%	5%
車両等一徐行場所違反一交差点			2		2	4	8		4%		4%	6%
車両等一安全不確認一前方、左右	4	1	1		1	7	9%	2%	2%		1%	3%
車両等一安全不確認一後方	1	3	1	1	1	7	2%	6%	2%	2%	1%	3%
車両等一進路変更禁止違反	2	1	1	1	2	7	4%	2%	2%	2%	3%	3%
車両等一交差点安全進行義務違反一右折違反一交差点右折方法違反			1	3	2	6			2%	6%	3%	2%
その他	3	10	4	5	5	27	7%	20%	9%	9%	7%	10%
合計	45	50	43	53	71	262	100%	100%	100%	100%	100%	100%

- 自転車が第1当事者の場合は、指定場所一時不停止等の違反割合が増加している。

○自転車が第2当事者の場合の法令違反の推移(令和2年～令和6年)年別の割合

法令違反(第2当事者自転車)	人数						割合					
	R2	R3	R4	R5	R6	直近5年	R2	R3	R4	R5	R6	直近5年
車両等一違反なし	166	152	172	137	115	742	37%	37%	40%	33%	27%	35%
車両等一交差点安全進行義務違反一交差道路通行車両	107	60	94	112	118	491	24%	14%	22%	27%	28%	23%
車両等一動静不注視	71	85	70	74	82	382	16%	20%	16%	18%	19%	18%
車両等一安全不確認一前方、左右	63	71	42	33	47	256	14%	17%	10%	8%	11%	12%
車両等一交差点安全進行義務違反一反対方向右折車両	5	9	14	10	14	52	1%	2%	3%	2%	3%	2%
車両等一安全運転義務違反一予測不適	11	9	10	7	3	40	2%	2%	2%	2%	1%	2%
車両等一指定場所一時不停止等	6	4	3	5	7	25	1%	1%	1%	1%	2%	1%
車両等一安全不確認一後方	2	8	6	4	4	24	0.4%	2%	1%	1%	1%	1%
車両等一通行区分一右側通行	7	3	4	2	8	24	2%	1%	1%	0.5%	2%	1%
車両等一徐行場所違反一交差点	6	4	1	4	4	19	1%	1%	0.2%	1%	1%	1%
その他	7	10	13	24	26	80	2%	2%	3%	6%	6%	4%
合計	451	415	429	412	428	2,135	100%	100%	100%	100%	100%	100%

- 自転車が第2当事者の場合は、違反なしが減少し、交差点安全進行義務違反一交差道路通行車両※の違反が増加している。

※ 交差点において他の車や歩行者に注意し、安全な速度と方法で進行しなかった場合のうち、交差道路通行車両に特に注意しなかった場合

京都市の自転車関連事故(法令違反の状況 (対歩行者))

- 自転車が第1当事者の場合は、歩行者妨害等-通行妨害(歩行者)の違反割合が増加している。

○自転車が第1当事者の場合の法令違反の推移(令和2年～令和6年)年別の割合

法令違反(第1当事者自転車)	人数						割合					
	R2	R3	R4	R5	R6	直近5年	R2	R3	R4	R5	R6	直近5年
車両等－歩行者妨害等－通行妨害(歩行者)	15	14	15	13	29	86	42%	52%	50%	46%	78%	54%
車両等－安全不確認－前方、左右	5	6	2	3	2	18	14%	22%	7%	11%	5%	11%
車両等－動静不注視	4	2	2	2		10	11%	7%	7%	7%		6%
車両等－安全運転義務違反－前方不注意－外在的	1	2	5		1	9	3%	7%	17%		3%	6%
車両等－信号無視		1	2	2	1	6		4%	7%	7%	3%	4%
車両等－安全運転義務違反－前方不注意－内在的	3		1	1	1	6	8%		3%	4%	3%	4%
車両等－歩行者妨害等－横断歩行者妨害	1	1		1	2	5	3%	4%		4%	5%	3%
車両等－交差点安全進行義務違反－歩行者	1		1	2		4	3%		3%	7%		3%
車両等－通行区分－右側通行	2				1	3	6%				3%	2%
車両等－安全運転義務違反－ハンドル操作不適	1		1	1		3	3%		3%	4%		2%
その他	3	1	1	3	0	8	8%	4%	3%	11%		5%
合計	36	27	30	28	37	158	100%	100%	100%	100%	100%	100%

○自転車が第2当事者の場合の法令違反の推移(令和2年～令和6年)年別の割合

法令違反(第2当事者自転車)	人数						割合					
	R2	R3	R4	R5	R6	直近5年	R2	R3	R4	R5	R6	直近5年
車両等－安全不確認－前方、左右			2			2	—	—	100%	—	—	40%
車両等－安全運転義務違反－前方不注意－内在的				1		1	—	—		33%	—	20%
車両等－交差点安全進行義務違反－歩行者				1		1	—	—		33%	—	20%
車両等－歩行者妨害等－通行妨害(歩行者)				1		1	—	—		33%	—	20%
合計	0	0	2	3	0	5	—	—	100%	100%	—	100%



（2）推進施策と推進事業



推進施策

自転車走行環境の整備

都心部等の重点地区を中心に自転車走行環境整備を進めてきたが、今後は、事故の減少率や矢羽根の認知度が低い周辺地域への整備路線拡大や観光・まちづくり計画との関連路線の整備等により、安心・安全で快適な自転車走行環境を創出する。

また、自転車利用者が安心・安全に車道を走行できるよう、自動車運転者向けの対策も検討する。

主な推進事業	取組内容
自転車走行環境整備の新たな箇所での実施(★)	<ul style="list-style-type: none">・都心部等から周辺地域への整備路線の拡大・観光、まちづくり計画との関連路線の整備・自転車走行環境整備ガイドラインの活用
デジタル技術やデータ等の活用	<ul style="list-style-type: none">・事故データ等に基づく走行環境整備・その他の事故対策（ルール・マナー啓発含む）
自動車運転者向けの対策(★)	<ul style="list-style-type: none">・路上駐停車対策・教習所内での矢羽根設置 等

(★):主に議論したい項目



（3）次期整備計画路線及びガイドライン改定の方向性

従来の整備計画路線

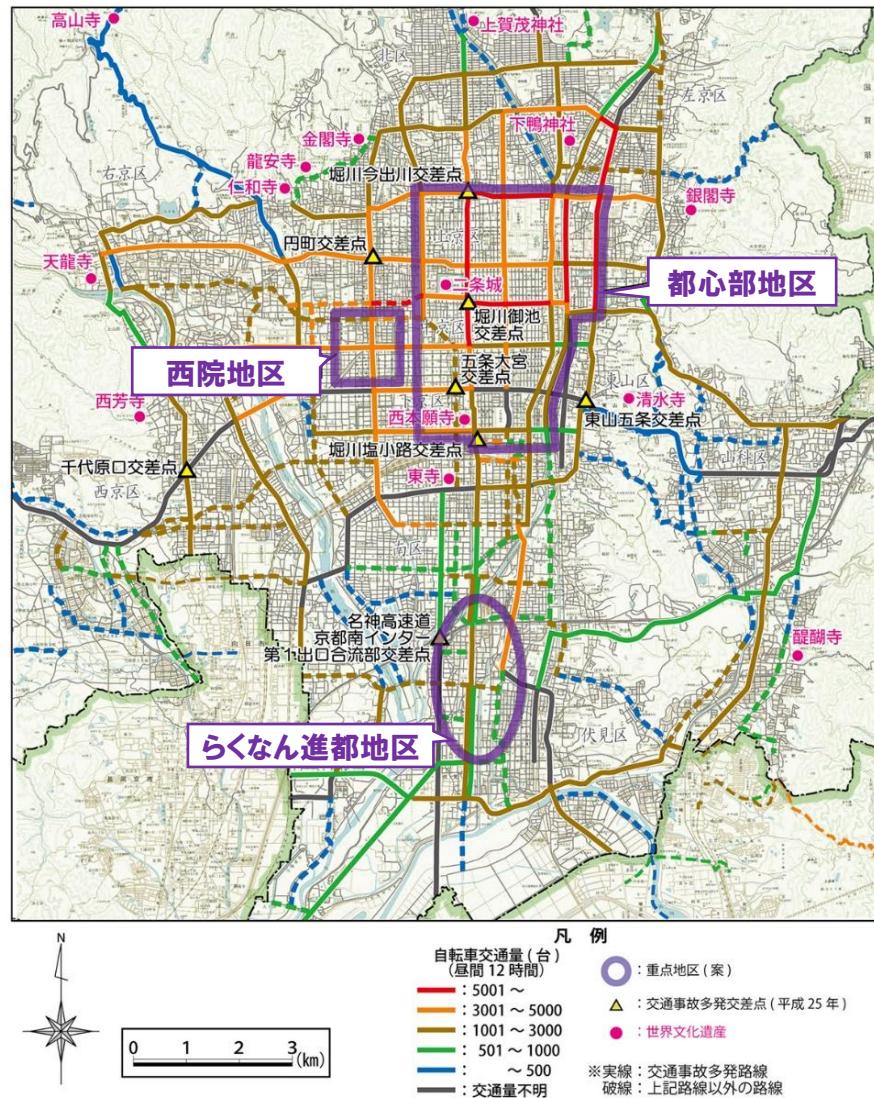
(3)次期整備計画路線及びガイドライン改定の方向性

24

旧ガイドライン(京都・新自転車計画)

期間:H27～R2

- 前計画「京都・新自転車計画」で定める重点地区
(都心部地区, 西院地区, らくなん進都地区)



現行ガイドライン(京都市自転車総合計画2025)

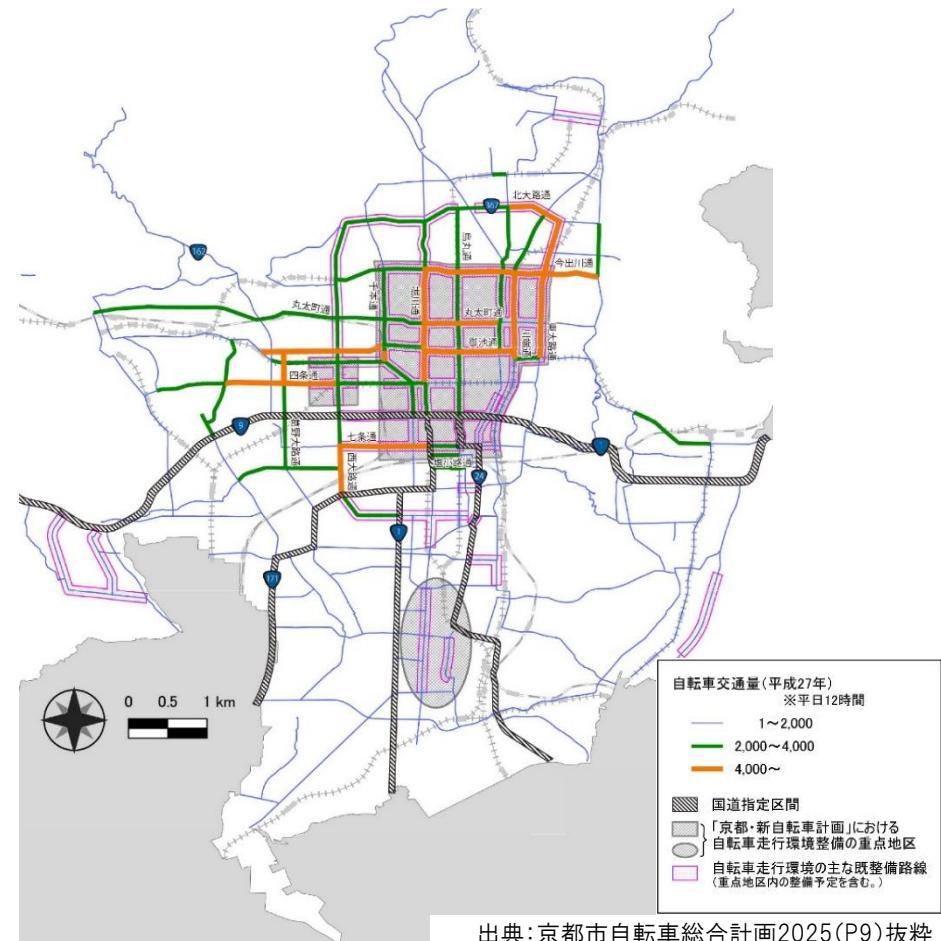
期間:R3～R7

1. ネットワーク整備

- 自転車交通量が多い路線(2,000台以上/12時間)、
- 又は②既整備路線との連続性が確保できる路線について、幹線道路を中心としたネットワーク整備を進める。

2. スポット整備

自転車事故の発生状況や自転車利用状況等を踏まえ、生活道路を中心としたスポット整備を進める(駅周辺、学校周辺等)。



出典:京都市自転車総合計画2025(P9)抜粋

自転車走行環境の整備の方針

当面の方針

周辺部の自転車走行環境整備の推進

- これまで整備してきた都心部等以外の地域において、安全・快適な自転車通行空間の確保のため、主に周辺部の幹線道路及び準幹線道路での自転車走行環境整備を進める。
- 新たな整備箇所において、自転車の安全性、快適性の向上のため、自転車専用通行帯等の整備形態を検討する。
- 検討の結果、現状の道路幅員等では、自転車専用通行帯等の整備が困難な場合は、早期に整備が可能な車道混在（矢羽根）とする。
- 道路新設や道路改築の道路工事の計画を行う場合、自転車道や自転車専用通行帯の整備を検討する。

将来的な方針

自転車道や自転車専用通行帯の整備

- 既存の矢羽根整備等の箇所において、自転車道や自転車専用通行帯が物理的に整備が可能な箇所の整備形態を検討する。
- 車線を減らすなど、空間再配分が必要な場合の整備形態を検討する。



次期整備計画路線の検討（案）

1 (仮)次期ネットワーク整備

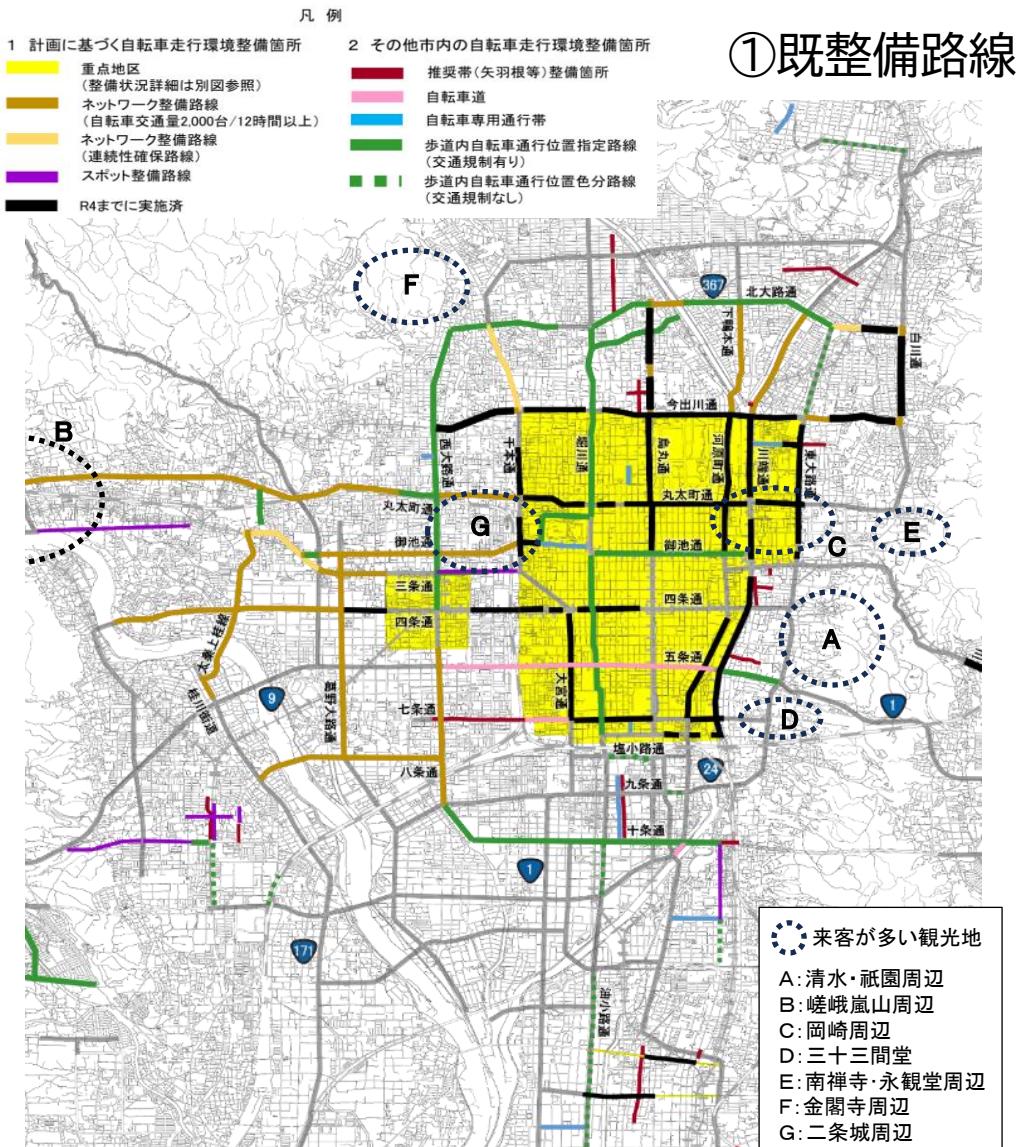
現計画では、都心部を中心に矢羽根の整備を進めています。矢羽根の認知度が高いほど、自転車関連事故の減少率が大きいことから、今後、行政区ごとのバラつきをなくすことを基本に下記の考え方を検討します。

<次期ネットワーク整備の考え方(案)>

- ①既整備路線・近隣自治体ネットワーク路線との連続性が確保できる路線
 - ②自転車関連事故が多い路線
(過去5年で1km区間当たり10件以上)
 - ③歩行者が多く、自転車との分離が必要な路線
(歩行者密度(歩行者交通量(平日12時間)/歩道幅員(両側又は片側))200人/m以上)
 - ④自転車通行可規制の解除予定路線
 - ⑤観光、まちづくり計画との関連路線
(meetus山科-醍醐、洛西“SAIKO(さあ、いこう)”プロジェクト等)
 - ⑥道路の新設・改良工事が予定されている路線
(中山石見線等)
- など



今年度の業務委託により、上記の条件設定等から、候補路線を選定した上で点数化し、優先順位を定めます。



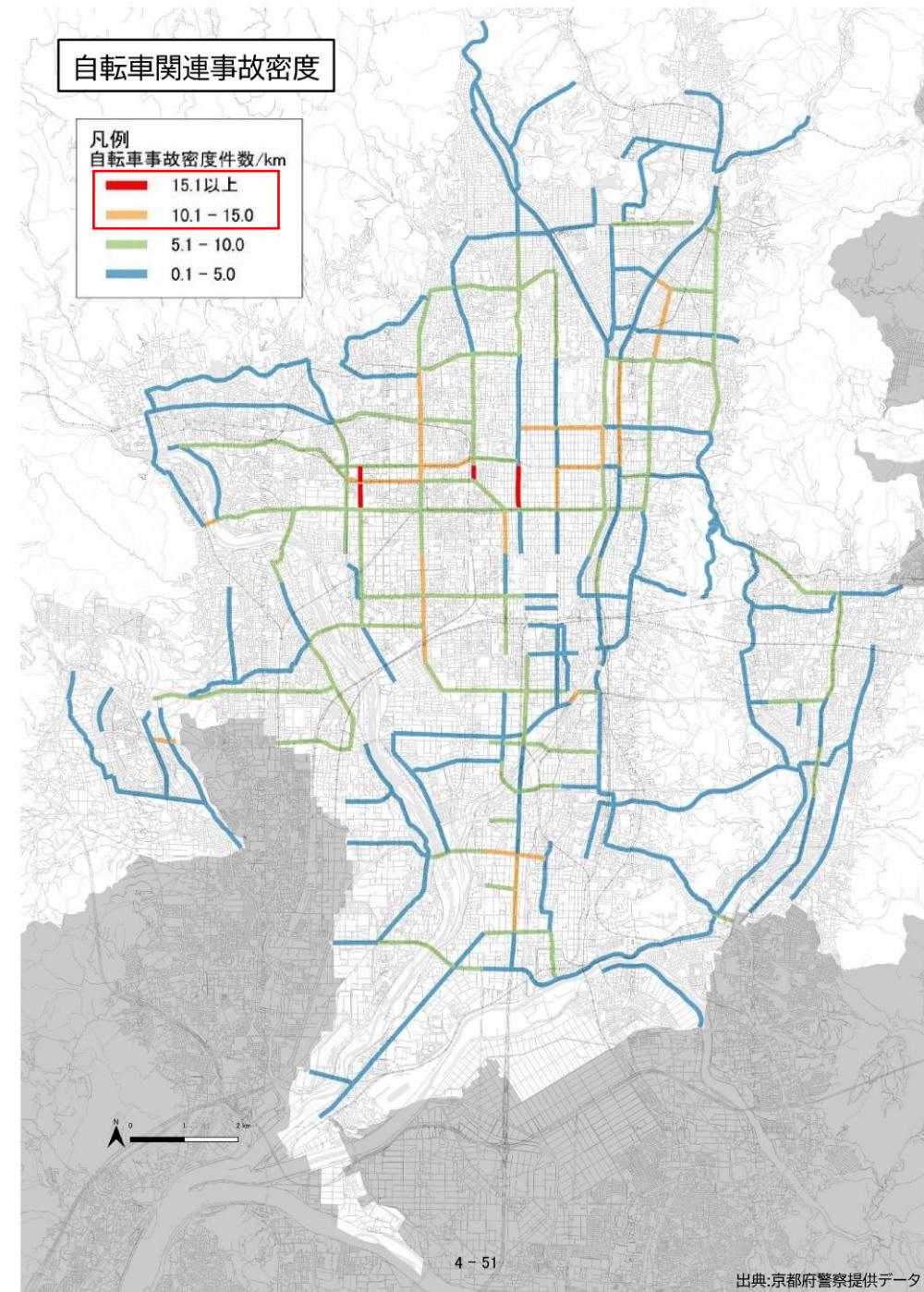
2 (仮)スポット整備(事故対策・教育促進)

○学校周辺等で事故が多発しているエリアを選定し、面的な整備を進めることを検討する。

②自転車関連事故密度

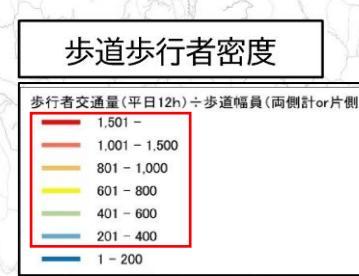
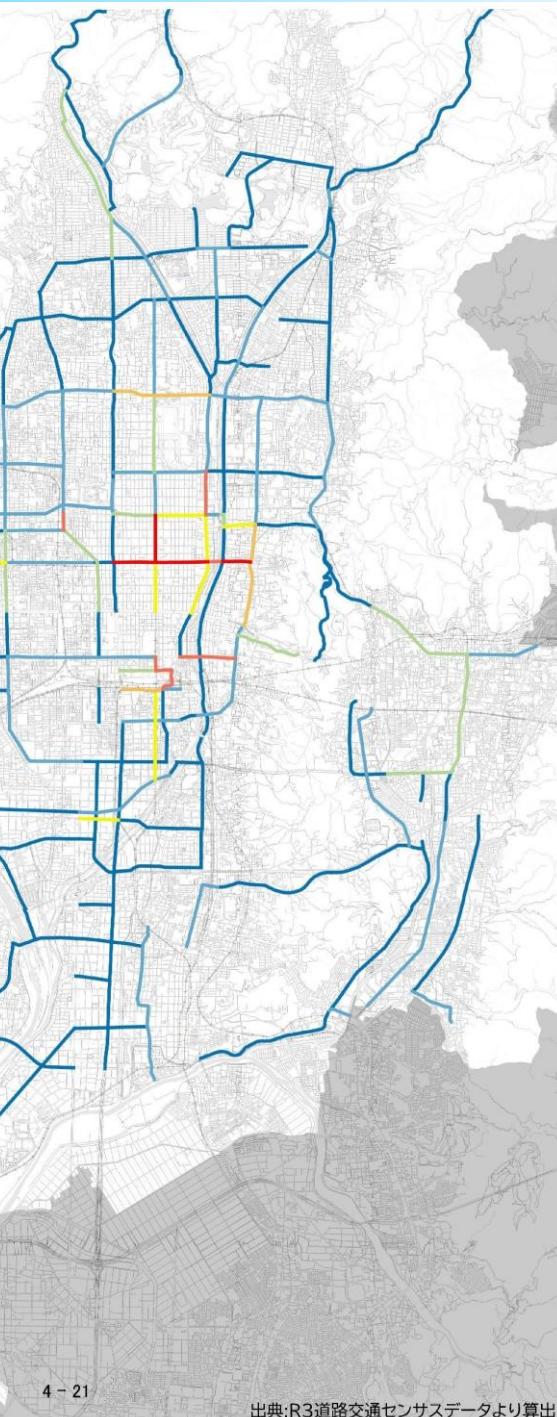
<次期ネットワーク整備の考え方（案）>

② 自転車関連事故が多い路線
(過去5年で1km区間当たり10件以上)





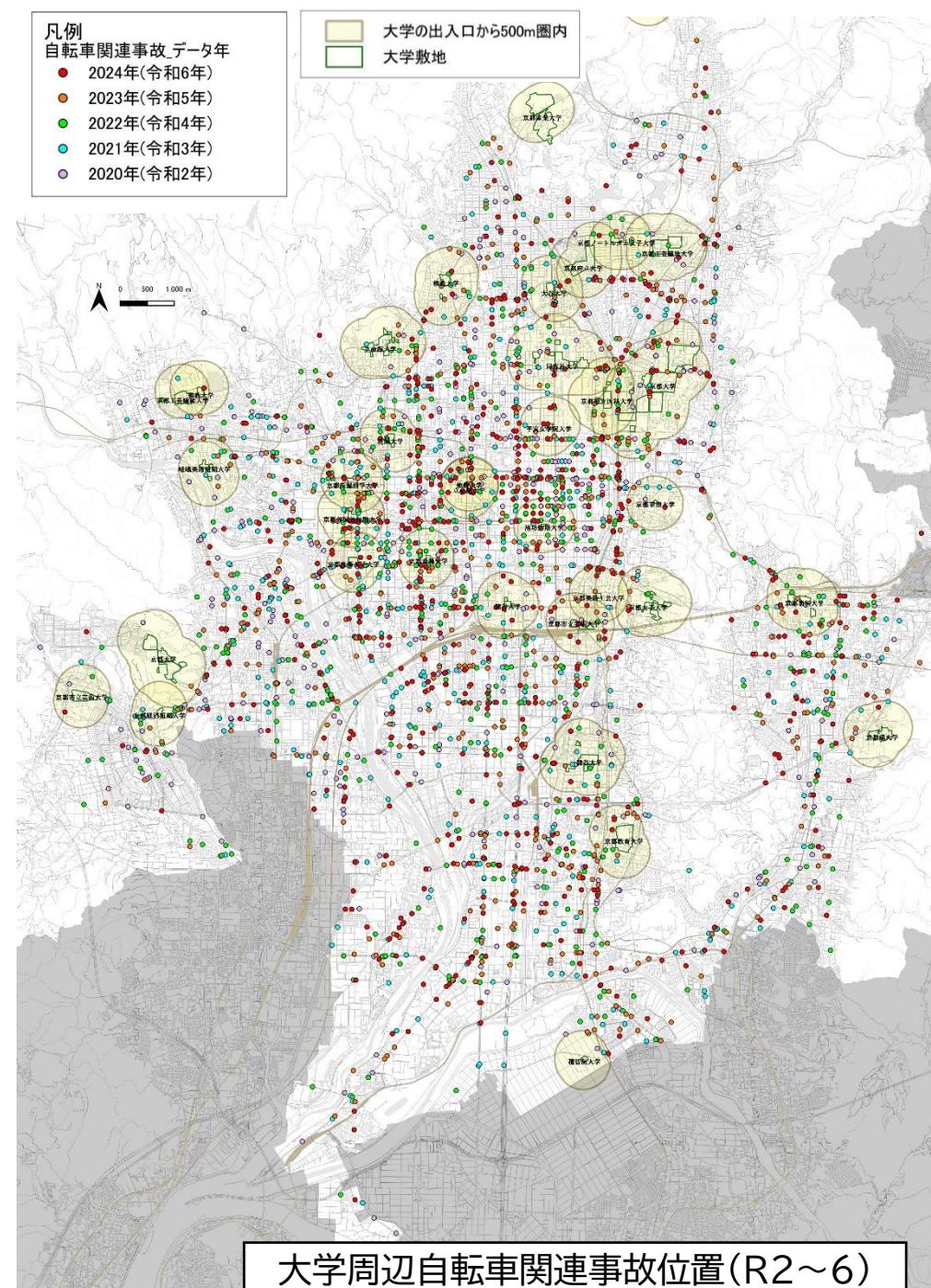
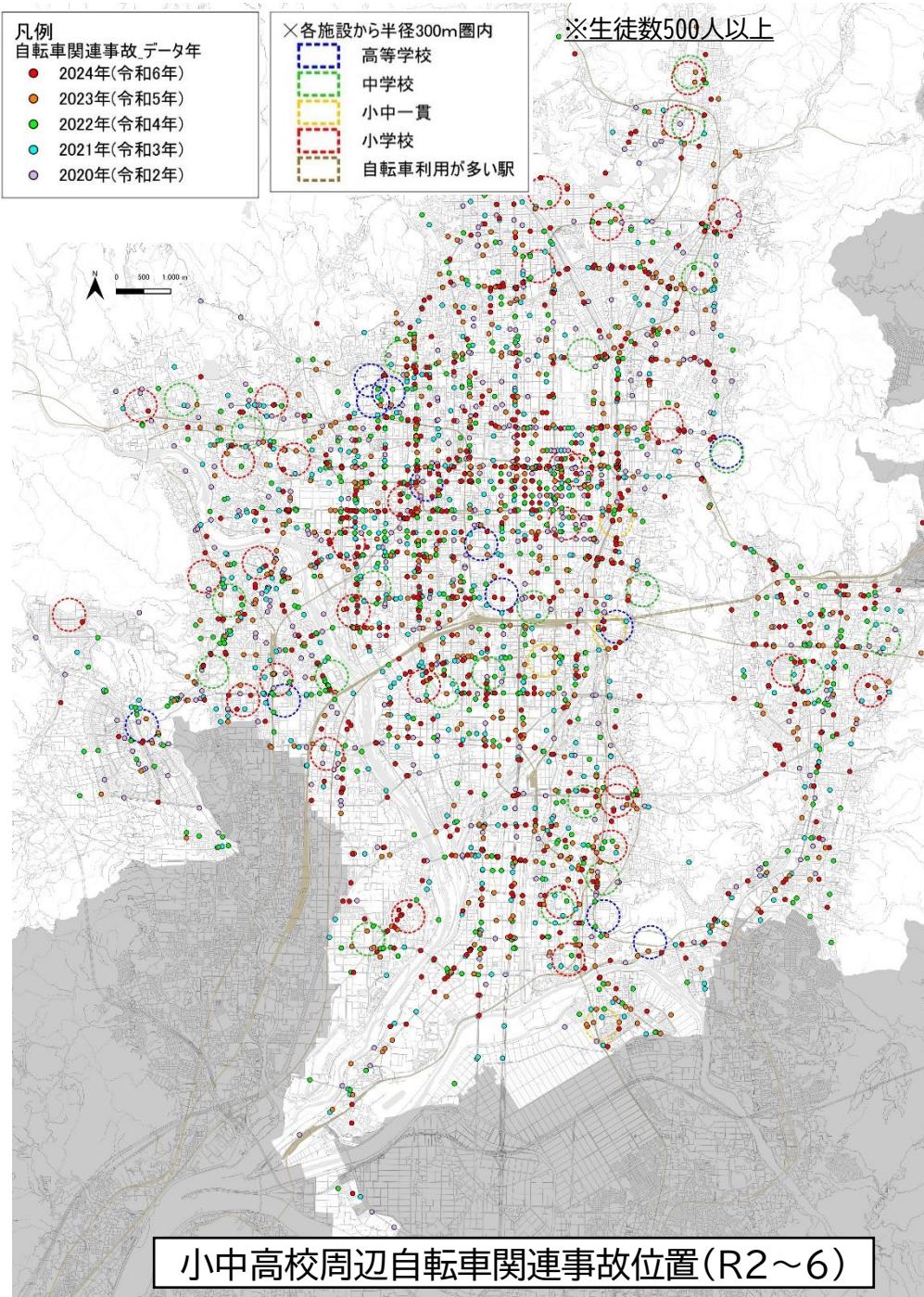
③歩道歩行者密度



<次期ネットワーク整備の考え方（案）>

- ③ 歩行者が多く、自転車との分離が必要な路線
 (歩行者密度(歩行者交通量(平日12時間)/歩道幅員(両側又は片側))200人/m 以上)

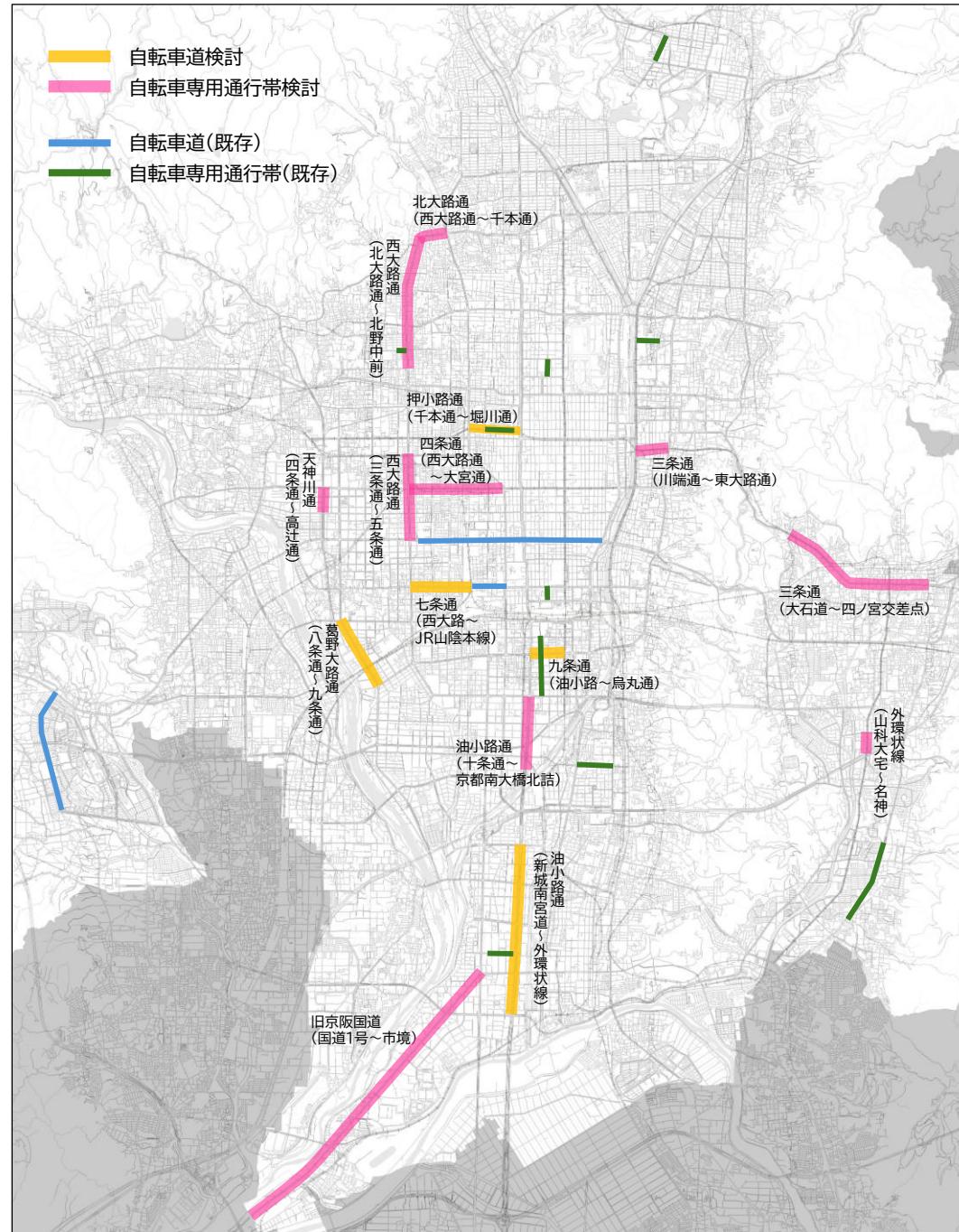
(参考) 学校周辺の自転車関連事故





自転車道、自転車専用通行帯の検討

自転車道・自転車専用通行帯の検討候補路線
(物理的可能性による候補路線)



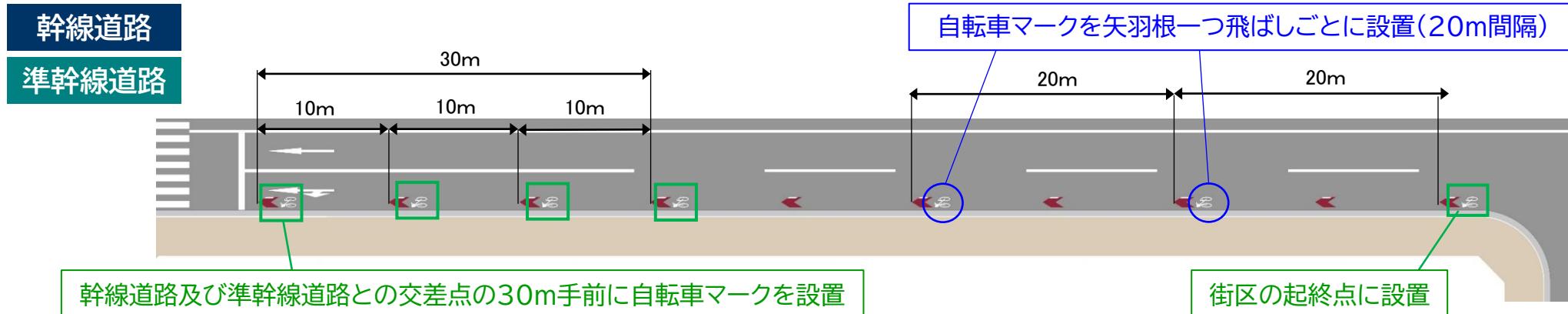
ガイドラインの主な見直し事項

(1)現行ガイドラインの適用範囲の拡大

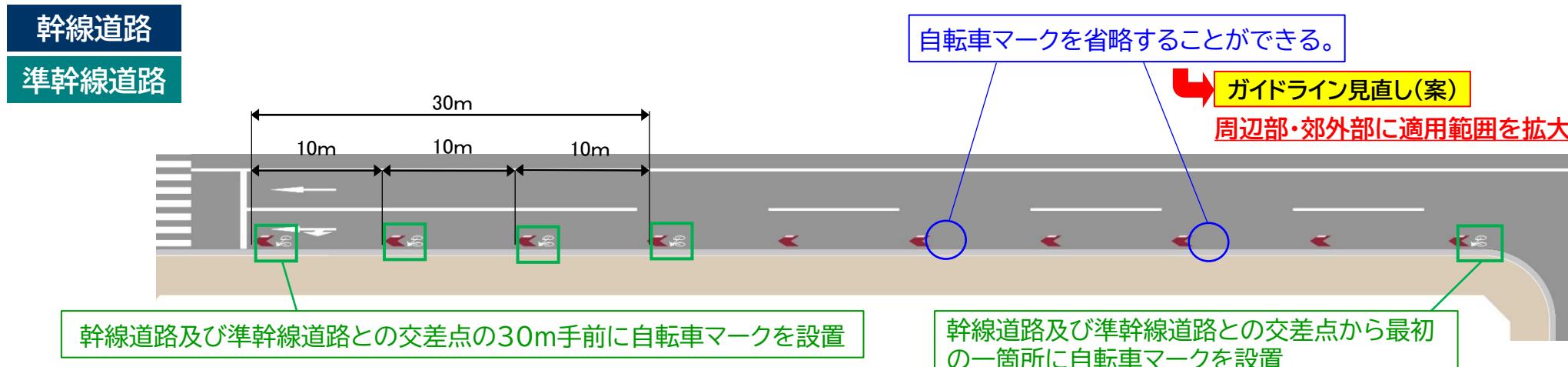
①単路部の自転車マーク省略(幹線道路・準幹線道路)

⇒都心部・周辺部の整備効果及び京都市内の矢羽根の認知度の向上から、周辺部・郊外部において整備する場合であっても、自転車マークを省略する。

旧ガイドライン(京都・新自転車計画)



現行ガイドライン(京都市自転車総合計画2025)



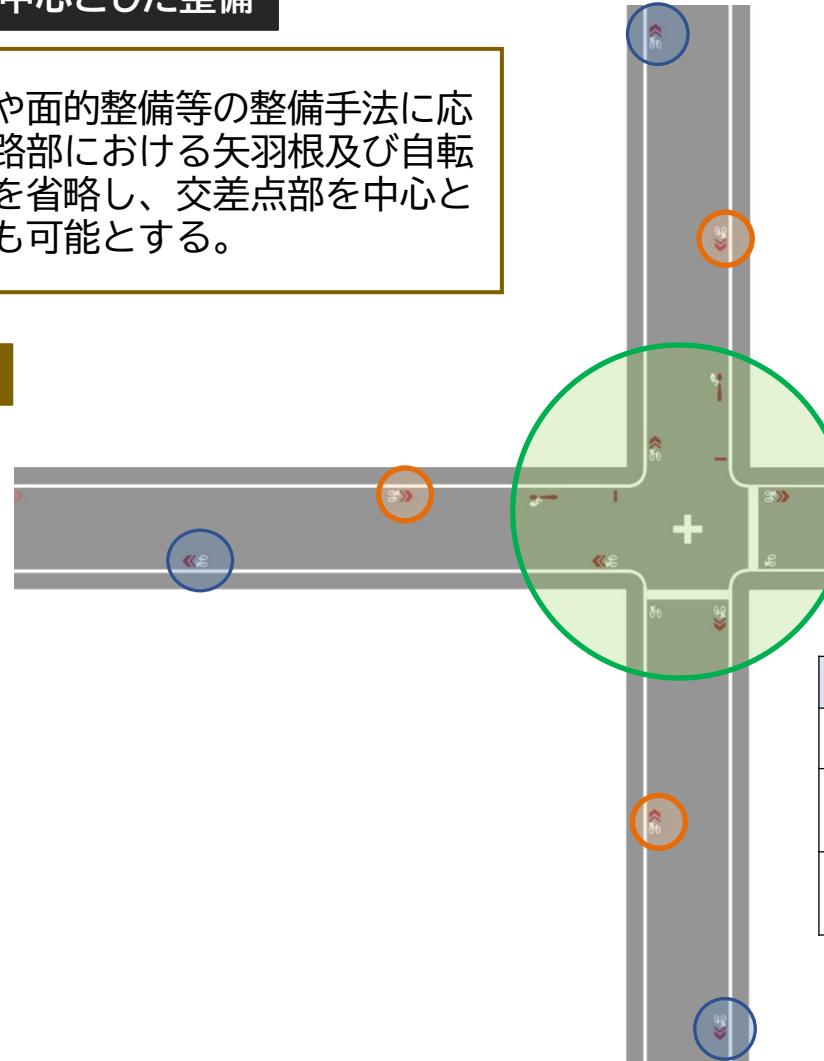


②生活道路における整備方針

⇒生活道路の交差点における自転車関連事故が多いことから、面的整備でない場合であっても、**単路部における矢羽根及び自転車マークを省略し、交差点部を中心とした整備とする。**

交差点部を中心とした整備

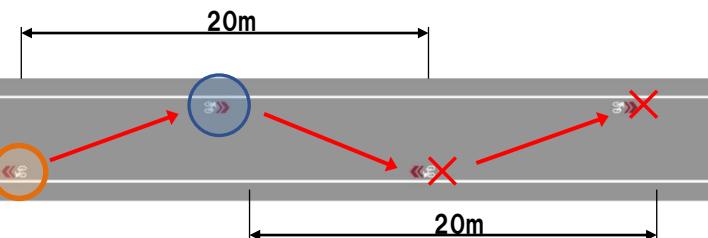
○道路状況や面的整備等の整備手法に応じて、単路部における矢羽根及び自転車マークを省略し、交差点部を中心とした整備も可能とする。



生活道路



- 矢羽根と自転車マークを20m間隔で交互に設置
- 街区の起終点には必ず矢羽根と自転車マークを設置



交差点間の距離	マークの設置箇所	図面上の印
①50m未満	交差点部のみ	●
②50~100m未満	①と交差点進入方向のみ1つ手前まで設置	●○
③100m以上	①と②と交差点進入方向・退出方向の一つ手前まで設置	●○○



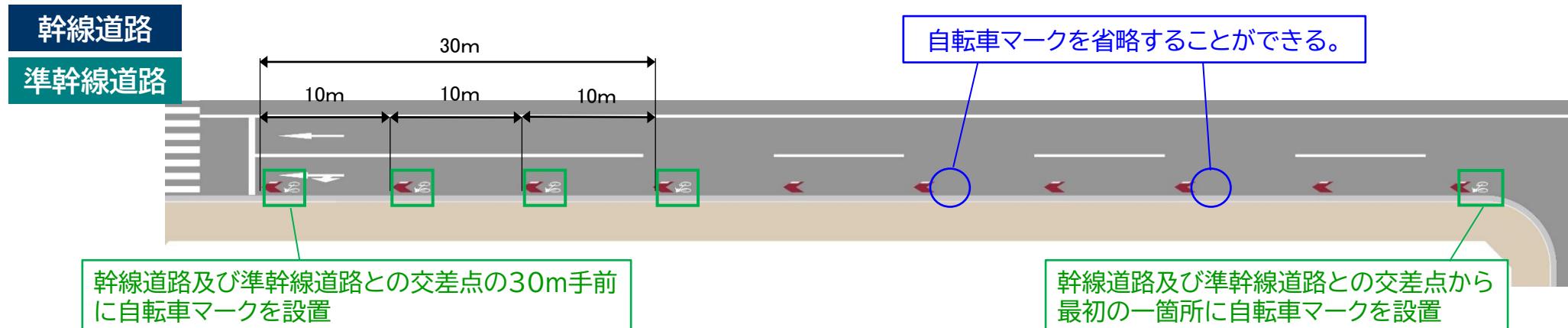
面的整備ではなく、単路部のみの整備であっても、交差点部を中心とした整備も可能とすると適用範囲を拡大

ガイドラインの主な見直し事項

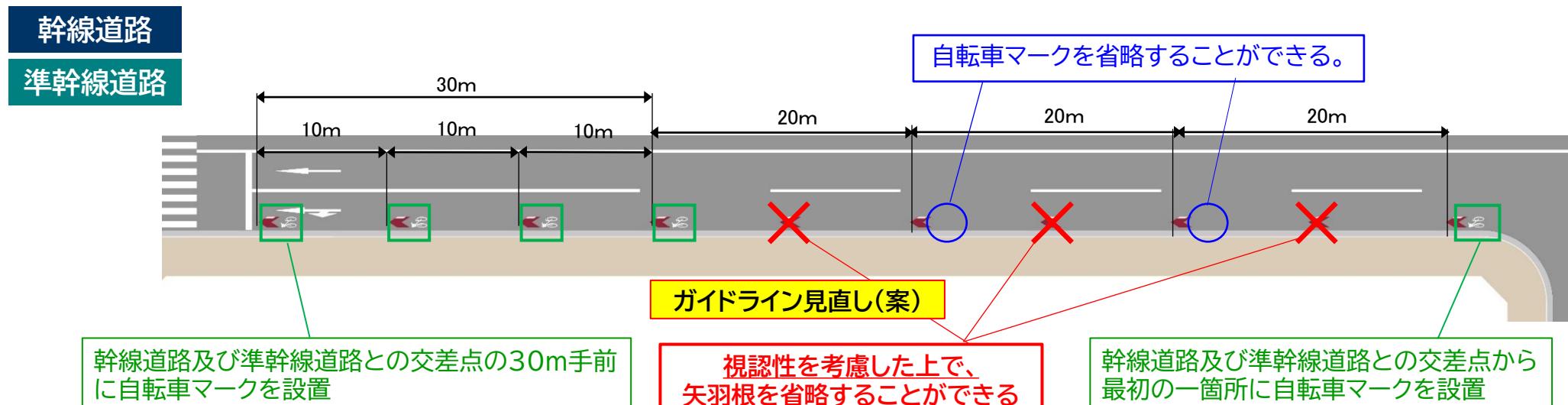
(2) 単路部における矢羽根の設置間隔の拡大

⇒ 交差点と比べて、自転車関連事故が起こりにくい **単路部において、矢羽根の設置間隔を広げる。**
 (例: 視認性を考慮した上で、20m間に拡大等)。

現行ガイドライン(京都市自転車総合計画2025)



ガイドライン見直し(案)



(3)維持修繕の検討

【幹線道路・準幹線道路】

⇒矢羽根の経年劣化による整備効果の低減の有無等について検証を行い、今後の維持修繕の検討を行う。
(例:原状復旧ではなく、33ページの20m間隔で復旧する等)。

【生活道路】

⇒32ページと同様に、交差点部を中心とした補修を検討する。また、歩いて楽しいまちなかゾーン※は、車両の流入抑制や速度抑制の効果があるため、原状復旧を想定している。

※ 北:丸太町通、東:河原町通、南:五条通、西:堀川通



生活道路の交差点部の路面表示



歩いて楽しいまちなかゾーンの路面表示
(自動車の速度抑制等を目的として、ベンガラの破線
や実線が設置されている)

ガイドラインの主な見直し事項

(3)次期整備計画路線及びガイドライン改定の方向性



35

矢羽根の経年劣化状況 (平成28年1月施工箇所)

【幹線道路】



①河原町通

【幹線道路】



②河原町通

【幹線道路】



③丸太町通

【幹線道路×幹線道路交差点】



④河原町通×丸太町通交差点内

【生活道路】



⑤新榎木町通

【生活道路】



⑥新榎木町通



（4）他都市事例紹介

自転車走行環境整備事例

(4)他都市事例紹介(走行環境)

37

【自転車道】



写真. 歩道側に設置(福山市)



写真. 車道側に設置(千葉市)



写真. 一方通行の自転車道(高槻市)

【自転車専用通行帯】



写真. 大阪市



写真. 自転車通行空間を広く確保できる幅が狭い側溝を使用(伊丹市)



【自転車利用者への注意喚起例】



写真. 大阪市



写真. 豊田市

【ドライバーへの注意喚起例】



写真. 豊田市

路上駐停車対策事例

1. 路上への駐停車空間等の確保

歩道を切り欠いたり、車道内に駐車スペースを設置するなどが考えられる。

(※京都市内の幹線道路は道路幅員に余裕がある路線が少ないため、実施は難しく、設置箇所が限られる)



東京都港区



東京都港区



岡山市

参考

■国ガイドラインにおける記述

- 沿道の理解、協力のもと、当該路線や並行又は交差する別路線の路上又は路外に、沿道利用の車両や荷捌き車両、タクシー等の一時的な駐停車に対応した駐停車空間を確保することに努める。
- 荷捌き車両の駐車場利用を促進するため、公共・民間駐車場と連携して荷捌き車両に対する短時間利用の無料化や専用スペースの確保などを検討する。
- 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施する。
- 必要に応じて、通勤通学時間帯のみ駐停車禁止規制を実施することも検討する。
- 地域住民の意見・要望等を踏まえて違法駐車の取締りに係るガイドラインを策定、公表、見直しし、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進する。

路上駐停車対策事例

2. 道路上へのポールの設置

道路上で自転車の走行空間の右側に一定間隔でポールを設置することで、物理的に車両の駐停車を不可とする。

(※基本的に自転車専用通行帯に適用)



八王子市



三郷市

3. ドライバーへの注意喚起

様々な形の看板等を活用してドライバーに駐車禁止の注意喚起を促す。 (※下記事例はいずれも車道混在)



福岡市



伊丹市



大阪市



3. 駐輪環境の充実



(1)自転車を取り巻く社会環境の変化と課題

自転車保有台数・販売台数・シェアサイクル

自転車保有台数・販売台数の減少

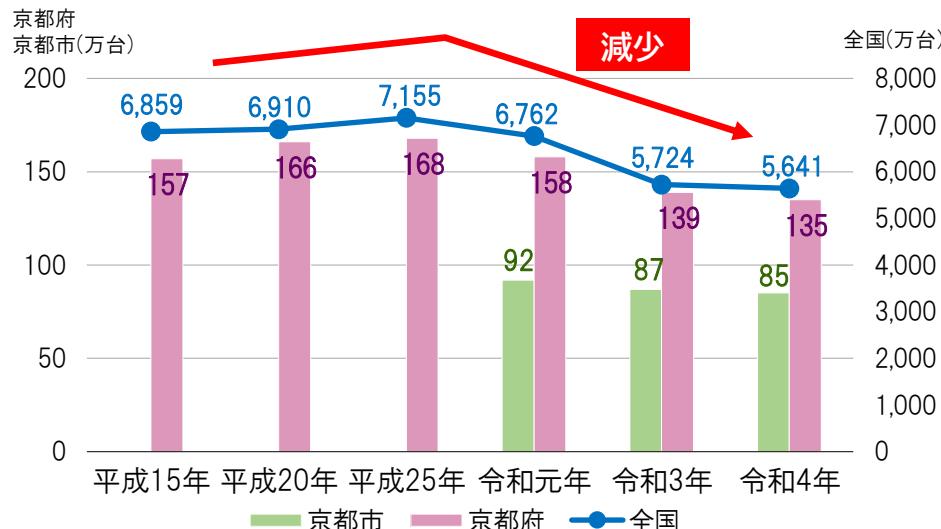


図.自転車保有台数の推移

出典:一般財団法人自転車産業振興協会

■ 軽快車 ■ 電動アシスト車 ■ その他

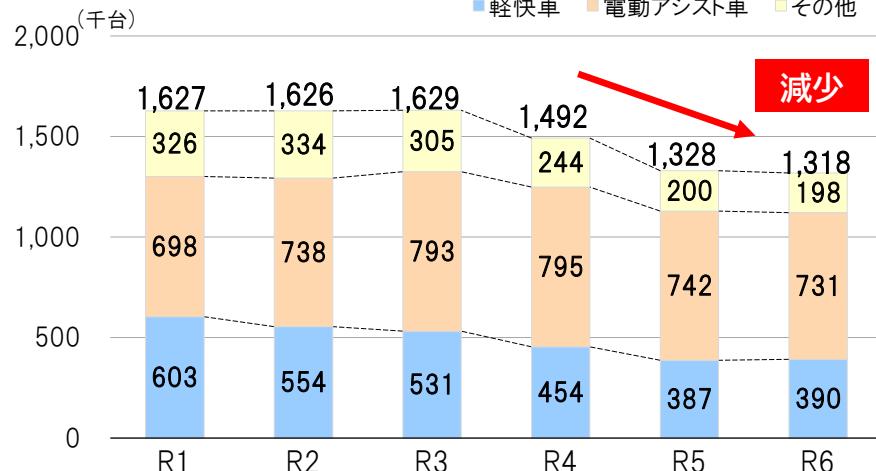


図.自転車販売台数の推移

※その他:ミニサイクル、子供車、幼児車、実用車、スポーツ車、マウンテンバイク、
トラックレーサー、競技車、重荷運搬車、折たたみ自転車、タンデム自転車

出典:経済産業省生産動態統計調査

シェアリングサービスの利用拡大

・ポート数は2.4倍、利用者数は約5.5倍に増加

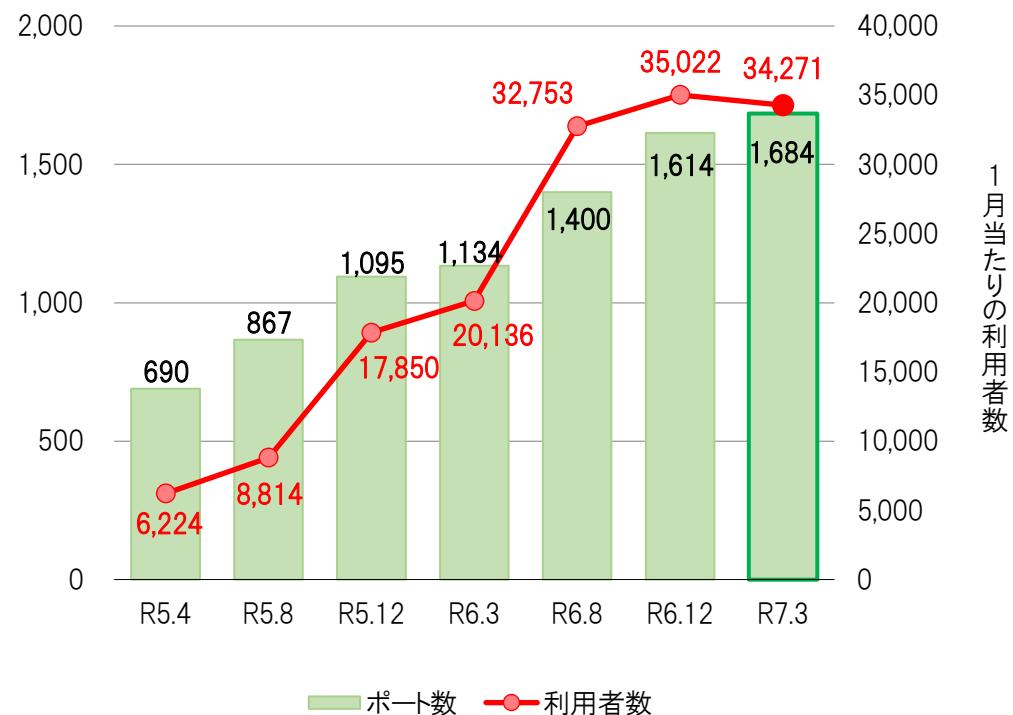


図.シェアサイクルポート及び利用者の推移

※事業者によって、報告項目の条件設定が異なる。

出典:自転車政策推進室作成

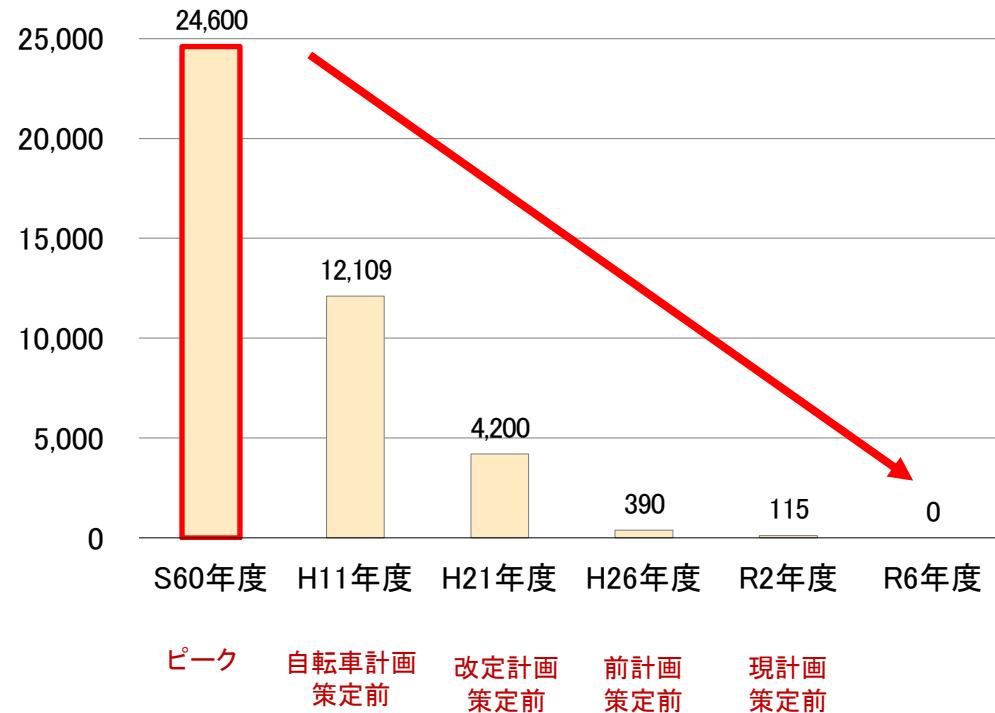


●課題

- 小規模分散の駐輪需要への対応
- 放置自転車撤去体制の見直し
- 既存駐輪場の利用促進

○放置自転車台数(1日当たり)

- ・駅周辺における放置自転車台数が100台を超える区域はゼロに



○撤去自転車台数

- ・ピーク時から▲73,893台、約86%減少



本市駐輪環境に対する課題



○放置自転車が多いエリア

No	駅名	撤去台数					
		5箇年合計	R2	R3	R4	R5	R6
1	出町柳駅+百万遍	12,534	2,190	2,566	2,227	3,147	2,404
2	京都市役所前駅	6,375	1,716	1,179	1,145	1,153	1,182
3	京都河原町駅	6,315	1,555	1,501	1,218	1,077	964
4	西院駅	5,456	1,167	1,238	1,061	905	1,085
5	烏丸御池駅	5,112	1,732	1,455	9,25	621	379
6	地下鉄丸太町駅	3,761	877	843	765	792	484
7	四条大宮駅・大宮駅	3,438	1,026	771	775	483	383
8	京都駅	3,233	641	759	588	736	509

○放置自転車が多いエリアでの駐輪場利用状況

(R 6.5/28又は5/29に調査)

調査エリア	収容台数	7時台	9時台	11時台	13時台	15時台	17時台	19時台	21時台	平均
出町柳+百万遍	2,013	936	1,042	1,154	1,141	1,171	1,115	983	797	1,042
		46%	52%	57%	57%	58%	55%	49%	40%	52%
京都市役所前	2,909	438	1,110	1,671	1,797	1,772	1,751	1,542	1,033	1,389
		15%	38%	57%	62%	61%	60%	53%	36%	48%
西院	2,220	625	1,031	1,167	1,251	1,261	1,270	1,146	935	1,086
		28%	46%	53%	56%	57%	57%	52%	42%	49%
京都駅	2,461	489	1,196	1,419	1,473	1,515	1,337	1,120	790	1,167
		20%	49%	58%	60%	62%	54%	46%	32%	47%
合計	9,603	2,488	4,379	5,411	5,662	5,719	5,473	4,791	3,555	4,685
		26%	46%	56%	59%	60%	57%	50%	37%	49%

■ピーク時 ■次点

・通年で調査したものではなく、特定の日にについて調査を行ったものであるが、放置自転車が多いエリアにおいても、駐輪場の利用率はピーク時でも6割程度となっている。



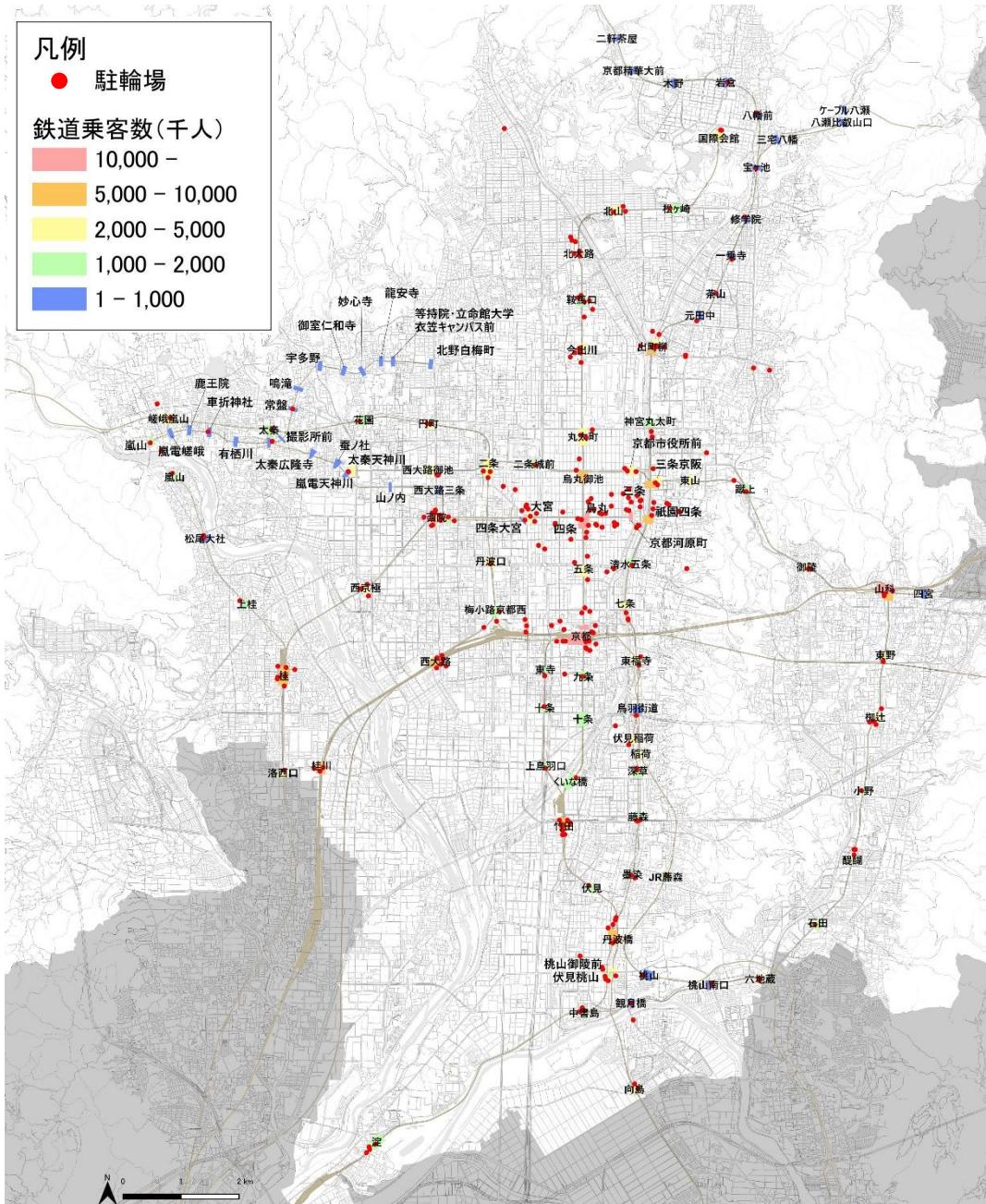
➤駐輪場（収容台数）が不足しているわけではないため、既設駐輪場への誘導・放置自転車防止のための啓発強化が必要

本市駐輪環境に対する課題

(1)自転車を取り巻く社会環境の変化と課題

46

○駐輪場(市営駐輪場+民営駐輪場(把握している箇所のみ))



- 駅周辺においては、概ね駐輪場が整備されている。

○市営駐輪場(自転車+原付)の稼働率(令和6年度)

名称	稼働率	名称	稼働率
石田駅	56.45%	円町駅	98.57%
松ヶ崎駅	51.84%	二条駅南	80.78%
国際会館駅	51.57%	西大路駅北	90.54%
西大路御池駅	46.32%	太秦	56.13%
小野駅	30.73%	花園駅	57.46%
柳辻駅	49.88%	八条口西	110.56%
東野駅	44.99%	八条口東	81.50%
御陵駅北、南	81.16%	近鉄十条駅	42.06%
太秦天神川駅	79.21%	東寺	95.59%
醍醐駅	18.67%	上鳥羽口駅	66.85%
西賀茂	15.76%	桂駅東口	81.29%
御射山	90.07%	桂駅南	56.71%
市役所前広場	69.02%	西院	73.71%
桂川駅東	89.12%	西京極	43.14%
桂川駅西	92.72%	桂駅西口	96.35%
嵯峨嵐山	88.94%	松尾大社駅	72.60%



全体:約68%



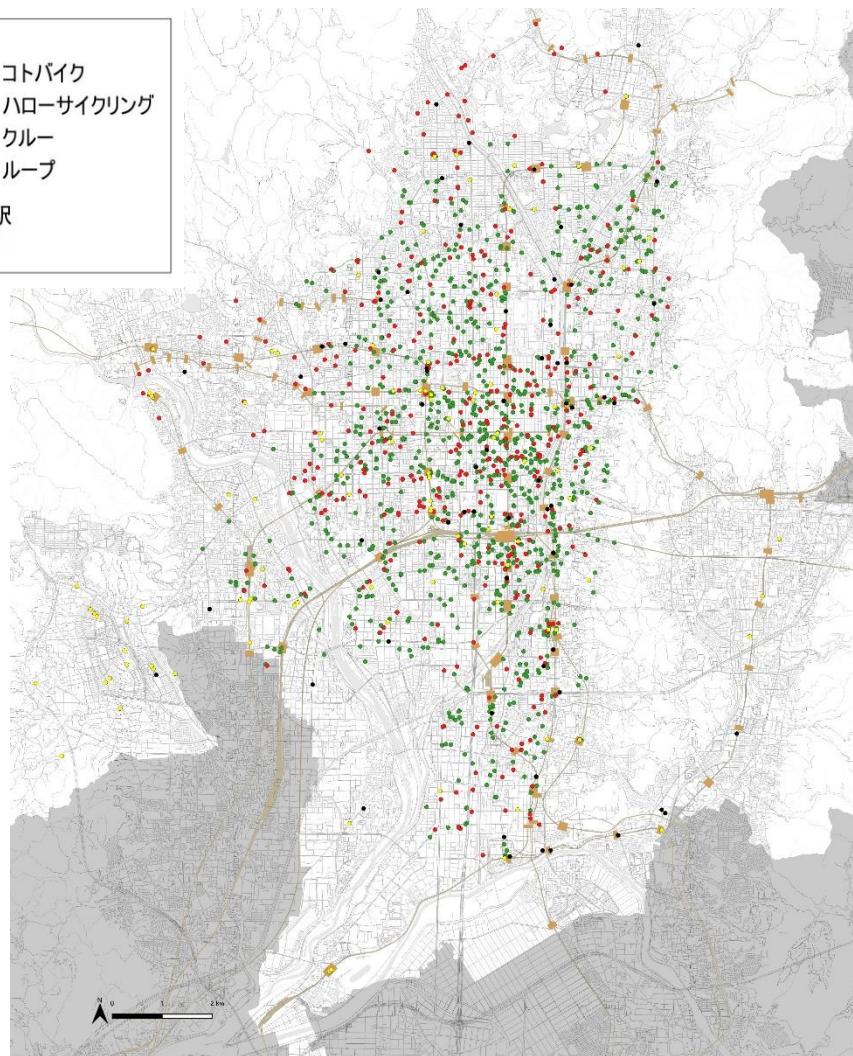
○小規模分散の駐輪需要

(課題) 一定の台数が確保できないと採算性が取れることもあり、小規模の駐輪スペースの導入が難しい。

<シェアサイクルポートの拡大>

近年、ポートが拡大しており、都心部や駅周辺、観光地において、ポートが設置されている。
⇒今後は郊外へも拡大する必要がある。

凡例
● コトバイク
● ハローサイクリング
● クルー
● ループ
鉄道駅



<付置義務駐輪場>

集客施設等については、条例に基づき、施設の用途や面積に応じた駐輪場の設置を義務付けている。

(総届出件数) 795件 (総届出台数) 57,121台

用途の区分	施設面積	施設面積に算定されるもの	必要台数
食料品等小売店舗	300m ² 以上	売場、ショーウィンドー、ショールーム、サービス施設、物品等の加工修理場のうち顧客から引受の用に供する部分など (大規模小売店舗立地法第2条第1項による店舗面積)	20m ² ごとに1台
食料品を取り扱わない小売店舗	300m ² 以上		20m ² ごとに1台
コンビニエンスストア	150m ² 以上		20m ² ごとに1台
遊技場 (パチンコ店、ゲームセンター等)	250m ² 以上	遊戯室、景品交換所など	15m ² ごとに1台
銀行、信用金庫	400m ² 以上	銀行室、一般応接室、ロビー、ショーウィンドー、ATM室など	25m ² ごとに1台
飲食店	300m ² 以上	客室、待合室など	20m ² ごとに1台
病院等 (病院、診療所、歯科医院等)	400m ² 以上	一般外来診察室、一般外来検査室、待合室、会計室など	25m ² ごとに1台
学習施設 (専門学校、学習塾等)	300m ² 以上	教室、講堂、実習室、自習室、図書室、資料室など	20m ² ごとに1台
博物館等 (博物館、美術館、図書館等)	1,050m ² 以上	展示室、施設利用者のための売店など	70m ² ごとに1台
スポーツ施設 (フィットネスクラブ、各種運動教室等)	250m ² 以上	スタジオ、体育館、トレーニングルーム、プール、更衣室、休憩室、ロビーなど	15m ² ごとに1台
郵便局	150m ² 以上	営業室、一般応接室、ロビー、ショーウィンドー、ATM室など	10m ² ごとに1台
映画館	450m ² 以上	観客席、施設利用者のための売店など	30m ² ごとに1台
カラオケボックス	450m ² 以上	客室、待合室など	30m ² ごとに1台
レンタルビデオ店	250m ² 以上	商品陳列室、視聴室など	15m ² ごとに1台
官公署	400m ² 以上	一般待合室、一般応接室、一般会議室、一般集会室など	25m ² ごとに1台



（2）推進施策と推進事業

推進施策と推進事業について



推進施策

駐輪環境の充実

本市ではこれまで、駐輪場の整備と併せて、放置自転車の撤去に強力に取り組んできた結果、放置自転車は大幅に減少した。今後は、撤去自転車台数に応じた効率的な撤去体制・保管所運営を行うとともに、放置を未然に防止するための駐輪場への誘導、啓発に取り組む。

また、市営駐輪場の稼働率が約68%である現状を踏まえ、利便性向上のための機能強化を図り、利用促進に繋げる。

主な推進事業	取組内容
市営駐輪場等の機能向上(★)	<ul style="list-style-type: none"> 多様な自転車の受け入れ整備 等
放置自転車の防止に向けた啓発及び撤去の実施	<ul style="list-style-type: none"> 撤去自転車台数に応じた効率的な撤去体制・保管所運営 放置自転車の防止に向けた啓発
小規模分散の駐輪需要への対応(★)	<ul style="list-style-type: none"> シェアサイクルの利用・普及促進 <u>既設駐輪場への誘導</u> その他小規模分散の駐輪需要への対応策の検討

(★):主に議論したい項目

京都市サイクルサイト（本市HP）において、駐輪場マップを掲載しており、様々な啓発物等にQRコードを掲載し、アクセスできるように誘導策を行っている。



（3）他都市事例紹介

放置自転車対策事例



・まちの空きスペースの活用

●空き店舗を駐輪場として活用

- 写真は、商店街などの空き店舗を活用して、来客用駐輪場を設置。
- 他には、空き店舗を定期及び一時利用の駐輪場として活用事例もある。



写真. 兵庫町商店街(高松市)

●狭小地やデッドスペース等の活用

駐輪場シェアサービス「みんちゅうSHWRE-LIN」(アイキューソフィア株式会社)

- わずかな時間から空いている土地・スペースを誰もが貸し出すことができ、誰もが借りることのできる駐輪場のシェアサービス
- 神戸市では行政だけでは対応しにくい私有地の放置自転車への対応や、駅周辺等の駐輪不足解消を図ることを目的に連携協定を締結
(他、東京都港区や文京区、藤沢市等)



写真. マンション横のデッドスペースの活用事例(出典:神戸市ホームページ)

・既存駐輪場の有効活用

●定期利用を休日用の臨時一時利用駐輪場として活用

- 休日の一時利用駐輪場の不足を補うため、日曜・祝日のみ、定期利用の1ブロックを臨時の一時利用駐輪場として活用。
- 管理員を配置して料金を徴収
- 当該ブロックの定期利用者は、日曜・祝日のみ別のブロック（より駅に近くなるブロック）の利用を促すように案内・誘導の看板を複数掲示。



写真. 京橋駅前(都島区)

●シェアサイクルポート等の設置

- 収容台数に余裕がある駐輪場の一部をシェアサイクルや小型モビリティの普及に伴う利用者ニーズの多様化に対応した用地の有効活用（シェアサイクルポートの設置等）

放置自転車対策事例



・公共交通との連携

●乗っチャリバス(福岡市)

- 地下鉄の定期券と福岡市営の自転車駐輪場の定期券を1枚にまとめたもの
- 地下鉄の定期券と駅駐輪場の定期券(引換券)を併せて割引するもので、通勤・通学の2種類ある。



乗っチャリバス

出典:福岡市地下鉄ホームページ

●モビリティハブ

大宮ぷらっと(さいたま市)

- ・シェア型マルチモビリティステーションとしてモビリティハブの設置を推進

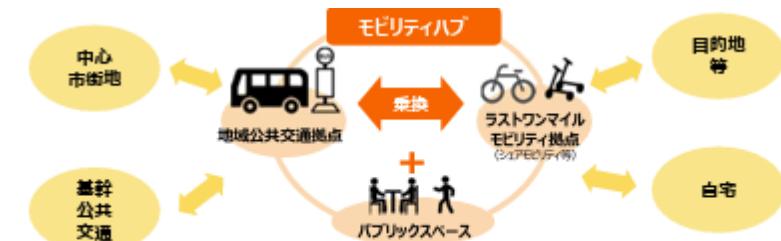
乗継ハブ構想(大阪メトロ駅等周辺)

- ・鉄道駅やバス停留所周辺にオンデマンドバス※、シェアサイクル等のモビリティの提供、生活サービス(商業施設、待合室、フードトラック等)を備えた乗継ハブを整備する構想
- ※ 予約があった時のみ運行する乗り合いバス

・駐輪場の情報発信

●駐輪場の位置や満空情報等の発信

- 大阪市北区とサイカパーキング株式会社の連携協定(2022年)
 - 北区の管理するデジタルマップとサイカパーキングのマッピング満空システムを連携しており、空き駐輪場の検索が可能
- 目的:歩道上等の放置自転車の対策、大阪市民の利便性の向上及び安心・安全のまちづくりの一層の推進を図ること



地域公共交通と連携したモビリティハブのイメージ



大阪市北区の自転車等駐輪場のデジタルマップ

出典:大阪市北区ホームページ

・駐輪場の質・利便性の向上

●ベビーカーの貸出

- 子乗せ自転車に子どもを乗せて来た親子にとって、駐輪場からの子連れでの移動が負担であるため、その問題を解消し、利便性を上げるサービス。
- 移動先でベビーカーが使用できれば、自動車でベビーカーを運ぶ必要がなくなるため、自動車利用から自転車利用への転換の動機ともなり得る。



写真. 吉祥寺駅の駐輪場(武蔵野市)

●多様な自転車に対応した駐輪スペースの設置

- 子乗せの電動アシスト自転車や高齢者が利用する三輪自転車などの少し大型の自転車が利用しやすいように、駐輪場の一部のスペースにラックの間隔が広くてフラットなゾーンを設置。
- 前輪をはめ込むラック式ではなく、チェーンを巻くタイプを導入している例もある。



写真. 幅が広くてフラットな駐輪ゾーン(JR吹田駅)

●コインロッカーや宅配ロッカーの設置

- 駐輪場に宅配の受取用ロッカーを設置。
- 一般のコインロッカーを設置している例も見られる。
- 今後、ヘルメット・雨合羽などを預けることができるロッカーなどの需要も考えられる。



写真. 宅配受取用ロッカーの設置(甲子園駅)